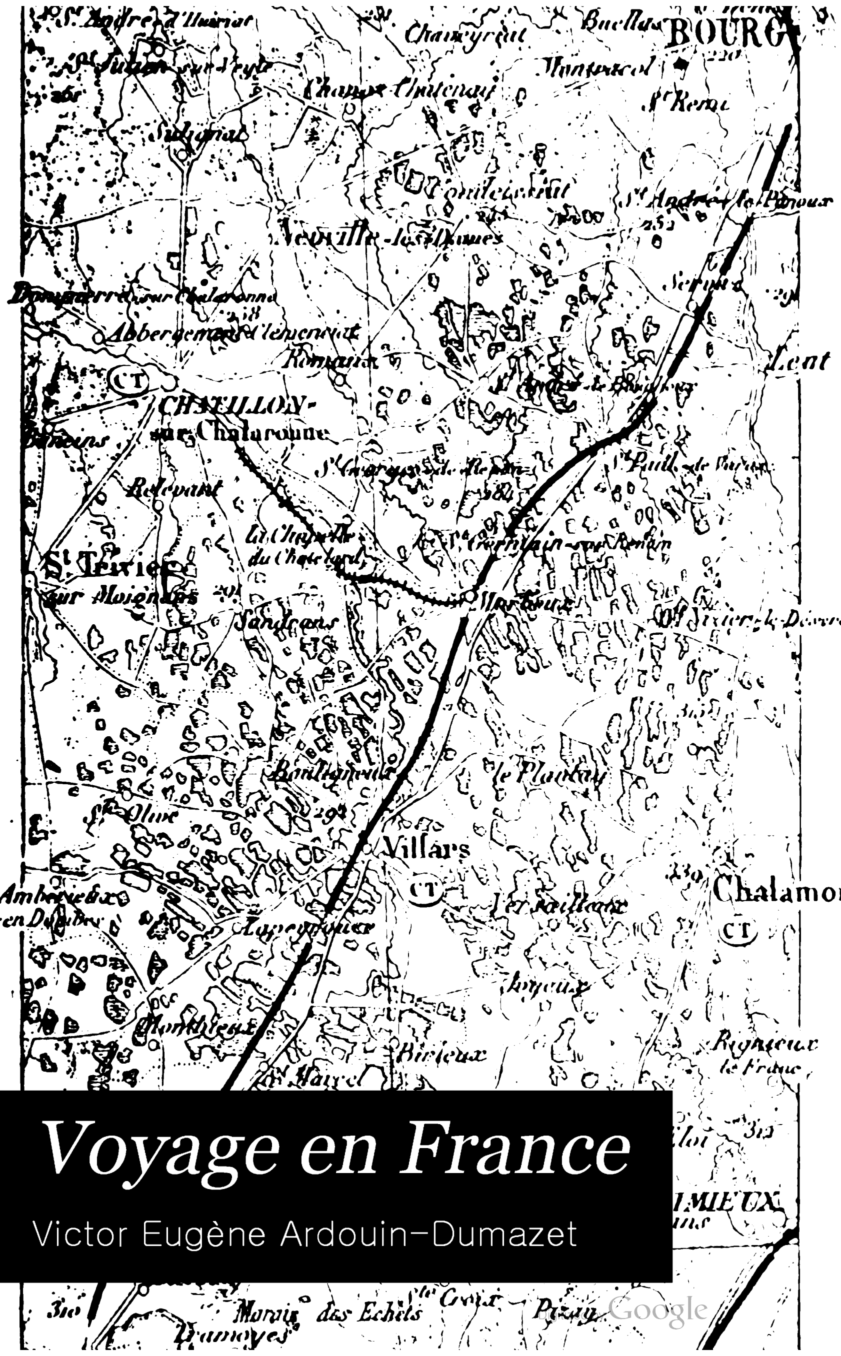
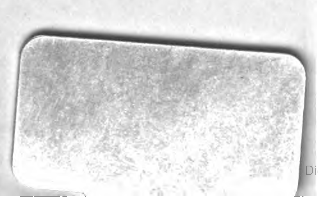


Voyage en France

Victor Eugène Ardouin-Dumazet



Voyage en France

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

L'Armée et la flotte en 1895. — Grandes manœuvres des Vosges. — L'expédition de Madagascar. — Manœuvres navales. — 1 volume in-12, avec nombreuses cartes. 5 fr.

L'Armée et la flotte en 1894. Manœuvres navales.— Grandes manœuvres de Beauce. — Manœuvres de forteresse. — 1 volume in-12, avec illustrations de Paul Léonnec et de nombreux croquis et cartes. 5 fr.

L'Armée navale en 1893. — *L'Escadre russe en Provence.* — **La Défense de la Corse.** — 1 volume in-12, avec 27 croquis ou vues et une carte de la Corse. 5 fr.

Au Régiment — En Escadre, préface de M. Mézières, de l'Académie française. 1894. 1 volume grand in-8°, avec 350 photographies instantanées de M. Paul Gers. 16 fr.

Le Colonel Bourras. Suivi du **Rapport sur les opérations du corps franc des Vosges** du colonel Bourras. 1892. Brochure in-12, avec un portrait et couverture illustrée. 60 centimes.

Le Nord de la France en 1789. — Flandre. — Artois. — Hainaut. — 1 volume in-12. (Maurice Dreyfous.)

La Frontière du Nord et les défenses belges de la Meuse. — 1 volume in-8°. (Baudoin.)

Une Armée dans les neiges, journal d'un volontaire du corps franc des Vosges. — 1 volume in-8° illustré. (Rouam.)

Études algériennes. — 1 volume in-8°. (Guillaumin et Cie.)

Les Grandes Manœuvres de 1882 à 1892. — 1 volume in-12 par année. (Baudoin et Rouam.)

Voyage en France. Ouvrage couronné par l'Académie française. Série d'élégants volumes in-12, avec cartes et croquis dans le texte, à 3 fr. 50 c.

— 1re Série : Le Morvan. Le Val-de-Loire et le Perche (1893).

— 2e Série : Des Alpes mancelles à la Loire maritime (1894).

— 3e Série : Les Iles de l'Atlantique : I. D'Arcachon à Belle-Isle (1895).

— 4e Série : Les Iles de l'Atlantique : II. D'Hoëdic à Ouessant (1895).

— 5e Série : Les Iles françaises de la Manche : Bretagne péninsulaire (1896).

[Les Iles de la Méditerranée, la Corse, celles du groupe d'Hyères, etc., sont décrites dans le volume : *L'Armée navale en 1893*.]

— 6e Série : Cotentin, Basse-Normandie, Pays d'Auge, Haute-Normandie, Pays de Caux.

— 7e Série : La région lyonnaise, Lyon, les monts du Lyonnais et du Forez (1896).

— 8e Série : Le Rhône du Léman à la mer, Dombes, Valromey et Bugey, Bas-Dauphiné, Savoie Rhodanienne, La Camargue (1896).

Sous presse :

— 9e Série : Viennois, Graisivaudan, Oisans, Diois et Valentinois (paraîtra en juillet 1896).

15 autres volumes compléteront ce grand travail activement poursuivi par l'auteur. Le prospectus détaillé de la collection est envoyé sur demande.

ARDOUIN-DUMAZET

Voyage en France

8e SÉRIE

LE RHONE DU LÉMAN A LA MER

DOMBES, VALROMEY ET BUGEY

BAS-DAUPHINÉ, SAVOIE RHODANIENNE. — LA CAMARGUE

Avec 22 cartes ou croquis.



BERGER-LEVRAULT ET Cie, ÉDITEURS

PARIS — 5, RUE DES BEAUX-ARTS

NANCY — 18, RUE DES GLACIS

1896

Tous les croquis sans titre compris dans ce volume sont extraits de la carte d'état-major au $\frac{1}{80,000}$.

VOYAGE EN FRANCE

I

EN DOMBES[1]

De Lyon à Bourg. — Le marais des Échets. — A travers les étangs. — La *brouille*. — Villars-les-Dombes et sa « Coutume ». — La pêche des étangs. — L'*évolage* et l'*assec*. — Transformation de la Dombes. — Chalamont. — La Trappe. — Marlieux. — Châtillon-sur-Chalaronne.

Saint-Paul-de-Varax, mai.

Il est peu de paysages aussi grandioses et harmonieux à la fois que la sortie de Lyon par le chemin de fer de Bourg. Partant des hauteurs de la Croix-Rousse, on court sur un plateau assez monotone, mais d'où l'on voit se dérouler les grandes plaines de l'Ain et de l'Isère, bordées

1. Nous avons écrit *la* Dombes, forme plus communément employée par les habitants ; on dit aussi *les* Dombes, la Compagnie du chemin de fer s'appelait Compagnie des Dombes.

par les escarpements gigantesques du Jura, de la Dent-du-Chat et de la Grande-Chartreuse. De l'autre côté se dresse brusquement le Mont-d'Or au triple sommet, baignant ses pieds couverts de parcs, de vignobles et de châteaux dans la Saône qui l'enserre de ses replis[1].

Jusqu'au delà de Sathonay le chemin de fer court entre les deux fleuves, le Rhône et la Saône, dont les flots sont séparés par une haute terrasse faite d'alluvions de transport glaciaires. Les tranchées de la voie ferrée sont creusées dans ces bancs d'une si prodigieuse et lointaine origine, témoins du cataclysme qui amena jusqu'à l'emplacement de Lyon les glaciers des Alpes. Dans les tranchées on a mis à découvert des blocs énormes arrachés aux Alpes et au Jura. Le sol est formé d'une boue glaciaire, compacte, imperméable, mais la proximité de Lyon a poussé les habitants à mettre la terre en valeur; ils l'ont ameublie et fertilisée avec d'autant plus de facilité que le voisinage des deux fleuves permettait un drainage énergique ; il y a beaucoup de cultures et de jardinages.

Tout autre est l'aspect du plateau lorsqu'on a dépassé le fort de Vancia qui, avec les ouvrages

1. Voir la 7e série du *Voyage en France*, page 83.

de Sathonay, barre l'accès de Lyon par le nord. On arrive brusquement dans une plaine aux longues et molles ondulations, semée de petits bouquets de bois entourant une vaste prairie d'aspect marécageux, comme un fond d'ancien lac ; nous sommes aux Échets, ici commence vraiment la Dombes.

La petite station où je suis descendu domine le vaste bassin herbeux d'où sort un ruisseau aux eaux louches, profondément encaissé, comme creusé de main d'homme. C'est bien une œuvre humaine en effet : jadis cette plaine verdoyante, en forme de cuvette, était un lac ou plutôt un étang, le plus vaste de toute la Dombes, où tant d'étangs couvrent le plateau. Les ducs de Savoie, à qui le pays appartenait il y a 400 ans, ont excavé une tranchée pour conduire au ruisseau de Fontaines, c'est-à-dire à la Saône, les eaux de ce bassin. Le travail fut longtemps attribué aux Romains, les recherches des archéologues locaux, ces savants de province si souvent ridiculisés et qui ont rendu tant de services au pays, ont permis de rétablir l'origine de ce grand travail. Avant le desséchement, et même de nos jours encore où 250 hectares restent marécageux, le point choisi pour l'issue des eaux était la jonction na-

turelle de toutes les voies. Une dizaine de routes ou de chemins vicinaux s'y croisent, le chemin de fer y passe ; cependant, aucun centre de communication ne s'est créé à cette porte de la Dombes, le hameau des Échets a dix maisons à peine. Il faut attribuer cet abandon à l'ancienne insalubrité du pays : on le traversait, on ne s'y arrêtait pas.

Je côtoie le marais par la route de Bourg pour le quitter vers Mionnay, petit bourg entouré de groupes de fermes. J'ai connu, il y a quelque vingt ans, tout ce pays misérable, il a bien changé : partout des constructions neuves, où le pisé est soigneusement crépi, où les tuiles rouges font des nappes ardentes sur la verdure du paysage. La route court ensuite entre des cultures prospères et des prairies bordées au loin par de grands taillis de bouleaux et de chênes. Les champs, qui n'ont pas encore leur ornement de cultures, se présentent sous forme de longs sillons ; la terre est si compacte que la charrue l'a disposée en billons cylindriques, comme moulés ; il faudra que l'air et le soleil les réduisent avant de pouvoir les cultiver. Peu d'étangs encore ; à peine, du haut des petites côtes, voit-on étinceler d'étroites nappes, entre les boqueteaux et les *poypes,* mamelons artificiels élevés sans doute pour construire

des maisons au-dessus de la couche des brumes qui rampaient sur le sol. Cette région de Saint-André-de-Corcy, nœud important de routes, est une de celles qui se sont le plus transformées.

Bientôt le paysage change, on longe un petit étang et l'on atteint le village de Saint-Marcel, sur une butte glaciaire d'où l'on a une vue extraordinaire. Est-ce là terre, est-ce la mer? Partout étincellent les eaux, mornes et immobiles, semées d'îles, franchies par des chaussées. Dans ces îlots, des fermes d'apparence cossue, entre des saules, des chênes et des aulnes étêtés; des bois de bouleaux, des pâturages remplis de troupeaux. On descend insensiblement vers ces eaux et ces bois, on longe les étangs et l'on surprend dans son intimité cette nature singulière. En cette saison, la plupart des étangs sont fleuris, des renoncules d'eau à fleur blanche les font ressembler à des tapis de neige. Quelques-uns sont en voie de remplissage, on a fermé la vanne et les eaux refluant commencent à envahir le sol, si bas qu'on se demande si la contrée tout entière ne sera pas submergée. Au centre, une mare assez vaste s'étend; de là, par les anciens sillons, l'eau arrive comme par autant de ruisseaux. Dans la partie déjà couverte, les plantes aquatiques sont disposées en lignes régulières, le sommet seul des sillons a

donné naissance à la végétation. Dans ces terres noyées vont des chevaux et des vaches ayant de l'eau et de la boue jusqu'au ventre. Le spectacle de ces animaux paraissant paître dans un lac est surprenant ; j'avise un brave homme, monté sur un bateau à fond plat et à bordage bas ; il s'apprête à pousser à la perche pour aller glisser sur ces eaux mortes et ces vases fluides :

— Que font donc vos bêtes là-bas ?

— Elles mangent la *brouille.*

— La brouille ? qu'est-ce que c'est ?

— Venez avec moi et vous verrez.

Me voici dans le bachot ; sous l'effort de la perche, il fuit rapidement, froissant parfois les mottes recouvertes l'année précédente par des moissons et nous arrivons jusqu'au troupeau. Il ne se dérange pas à notre approche, les animaux broutent avec une gloutonnerie étrange une plante dépassant à peine la nappe d'eau, c'est la *brouille ;* plus tard naîtra le fenouil d'eau, dont le bétail est plus avide encore. La végétation se modifie rapidement dans ces étangs ; elle est assez variée aussi : à côté des pièces d'eau blanchies par les renoncules, d'autres sont d'un rouge violacé ; cette coloration est due à une plante.

L'étang dont nous venons de parcourir la surface est une des parties du « Grand-Birieux »,

un des plus grands, le plus vaste peut-être de la Dombes, mais divisé par des chaussées et de larges levées en de nombreuses nappes, successivement mises en culture; la masse principale des eaux n'est jamais asséchée.

A partir de ce point, on est sans cesse entre les étangs alimentés par la Chalaronne et versant à leur tour leurs eaux dans le fossé qui représente la rivière. Leur aspect est partout le même : au fond une masse d'eau glauque, puis une large bande verdoyante allant en se dégradant jusqu'à une laisse blanchâtre, couverte d'une végétation souffreteuse, témoin d'une inondation plus étendue.

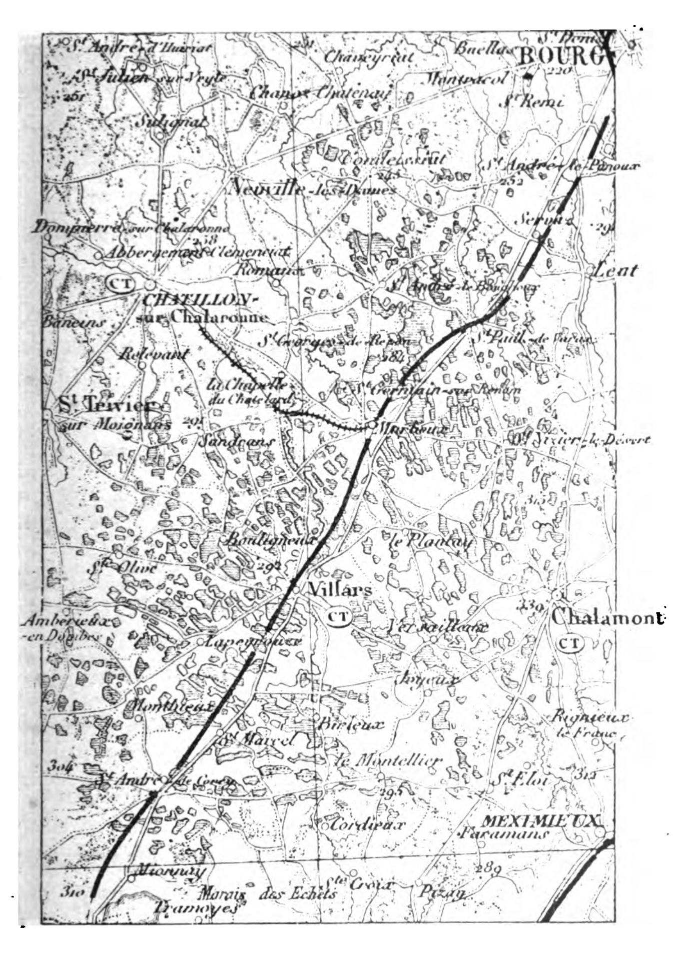
Au milieu de cette plaine à demi lacustre, sur un de ces *poypes* si nombreux, on voit les débris d'une tour émerger des arbres, c'est l'ancien donjon de Villars, autour duquel s'est créé un centre assez considérable. Pauvre bourg au commencement du siècle, il avait déjà quelque importance par sa situation au cœur de la Dombes, sur la route de Lyon, c'était un des relais de poste, ce fut aussi la capitale d'un comté féodal. Le chemin de fer en a fait sa gare principale; la Compagnie des Dombes avait installé ici ses ateliers; une dizaine des routes conçues pour l'assainissement et la mise en valeur du pays vinrent aboutir

au pied du poype. L'humble bourg est devenu presque une ville.

Du haut du poype de Villars on aperçoit partout le miroir terni des étangs. Et cependant il fut une époque où ces lacs temporaires étaient bien plus nombreux encore ; vers 1840, les statistiques les plus précises en accusaient 1,667, ayant une surface totale de 20,445 hectares ; à cette époque le mot de Dombes n'avait pas sa signification actuelle ; tous les auteurs parlent des étangs *de la Bresse*, le nom de Dombes semble plutôt s'appliquer à l'ancienne principauté dont Trévoux était la capitale[1]. De nos jours, la Dombes est plus particulièrement la région des étangs, mais l'étendue s'en est singulièrement réduite ; elle varie de 8,000 à 10,000 hectares, répartis sur les 112,000 hectares de la petite province et plus spécialement groupés entre Saint-André-de-Corcy et Saint-Paul-de-Varax, du sud au nord, entre Châtillon-sur-Chalaronne et Chalamont, de l'ouest à l'est ; Villars-les-Dombes demeurant le centre de la région des étangs.

Aussi Villars a-t-il donné son nom à la *Coutume* qui régit encore le pays au point de vue de l'exploitation du domaine aquatique ; malgré les

1. Voir 7e série du *Voyage en France*, page 325.



PARTIE CENTRALE DE LA DOMBES

D'après la carte de l'état-major au $\frac{1}{320,000}$.

transformations agricoles qui ont bien modifié les habitudes, ces usages sont fort curieux encore. Si l'on veut se rendre compte de l'aspect de la Dombes au milieu de ce siècle, il faut lire les récits des voyageurs appelés à traverser la contrée entre Bourg et Lyon; leur surprise est extrême à la vue de ce paysage. Selon la saison et l'état du ciel, les impressions diffèrent. Les uns ont rencontré une nature lugubre, des eaux mornes sous un ciel bas et fuligineux, d'autres voient dans cette « multitude d'étangs de toute forme et de toute grandeur, disséminés dans la campagne et resplendissant au soleil comme de larges miroirs, le plus merveilleux tableau qu'on puisse imaginer ». Cependant l'aspect des hommes et de leurs demeures est misérable, les animaux sont chétifs et de petite taille, les habitants sont hâves, la fièvre les décime. Le pays, sans chemins autres que la grande route de Lyon à laquelle aboutissent des pistes glaiseuses venant de hameaux délabrés, est d'une tristesse profonde ; il ne s'anime qu'au moment de la pêche et de la chasse; elles se faisaient et se font encore industriellement. J'ai trouvé dans un vieux numéro de journal illustré, daté de 1849, le récit d'une de ces grandes récoltes de poissons et de gibier. L'écrivain de ce périodique l'avait lui-même copié en partie dans Abel Hugo, et celui-ci

paraît avoir puisé sa description dans la *Statistique de l'Ain,* due à un préfet de Napoléon Ier. Le tableau a donc quatre-vingts ans environ ; il est exact encore :

C'est ordinairement depuis le 1er novembre jusqu'au 1er avril que l'on procède à cette pêche. A cet effet, on lève le *thou* ou la bonde ouverte dans le milieu de la chaussée et les eaux, s'échappant avec fracas par cette issue, se déversent dans un autre étang destiné à les recevoir. A défaut de ce moyen, on en opère l'écoulement à l'aide de fossés latéraux creusés pour cet usage. L'étang met quelquefois trois jours à se dégorger, malgré le volume et la rapidité du ruisseau qui s'en échappe. Enfin les eaux s'abaissent peu à peu et laissent, en se retirant, les anciens sillons à découvert. Bientôt il n'en reste plus que dans le *gour* ou *doure,* canal large de quelques toises creusé au milieu de l'étang et dans toute sa longueur.

Tout le poisson s'y est réfugié, chassé de toutes parts par le décroissement des eaux. C'est le moment attendu pour commencer la pêche. Déjà tous les préparatifs en sont faits. Dès le milieu de la nuit, ces plaines d'ordinaire silencieuses et désertes semblent s'éveiller et s'animer tout à coup ; il y règne un mouvement inaccoutumé.

Entendez-vous au loin, à travers les bois, ces bruits de voitures et de chevaux, ces cris confus, ces chants monotones entonnés par des voix rustiques et entrecoupés de claquements de fouets ? Ce sont les voituriers qui se dirigent de compagnie vers les bords de l'étang pour y prendre leur chargement de poissons. Il

n'est pas jour encore que leurs voitures attendent, en file sur la chaussée, l'heure de la distribution. A travers le brouillard vous diriez une rangée de quelques centaines de caissons d'un parc d'artillerie, tant elles sont bien alignées ! Ces charrettes légères, attelées d'un seul cheval, sont munies d'une tonnelle, sorte de baril à large gueule, rempli en partie d'eau fraîche, dans lequel se fait le transport du poisson.

Ccpendant le jour a paru : la chaussée se couvre d'une foule de curieux et prend l'aspect d'un champ de foire ; c'est le même mouvement, le même bruit. Mais déjà les pêcheurs sont à l'ouvrage. Voyez-vous ces chevaux qui, de l'extrémité de l'étang, s'avancent vers la chaussée, en longeant les deux bords du canal ? Ils traînent un filet dont les lièges, flottant à la surface de l'eau, forment un long croissant. Ce filet, appelé *traîne,* et dont l'extrémité inférieure, garnie de plombs, descend jusqu'au fond de l'eau, ramasse ou chasse devant lui tout ce qui se trouve de poissons sur son passage. Quelques pêcheurs veillent, des bords, à ce que la traîne, en s'avançant, ne laisse aucune issue entre ses mailles et le sol ; d'autres, chaussés de grandes bottes qui leur montent jusqu'aux cuisses, cheminent derrière le filet afin de le dégager, au besoin, des boues ou des racines qui l'arrêtent dans sa marche. Refoulés ainsi peu à peu, et forcés de battre en retraite, les poissons se trouvent enfin acculés contre la chaussée, dans une espèce de bassin carré d'environ quarante toises de périmètre, où l'on peut les voir frétiller par milliers. L'eau en est pour ainsi dire grouillante. Jamais assurément on ne vit tant de mouvement et d'agitation dans un si étroit espace. Mais ils ont beau se

démener, leur évasion est impossible. Veulent-ils s'échapper avec le courant, ils vont se heurter contre les barrages, qui, élevés en avant de la bonde, leur ferment toute issue. C'est à peine si le menu fretin peut passer à travers ces cloisons en fascines. Ne croyez pas cependant que tous ces prisonniers supportent leur captivité avec la même patience : si la plupart se résignent à leur sort, il en est quelques-uns, au contraire, que l'amour de la liberté rend capables des plus héroïques efforts. Il n'est pas rare, par exemple, de voir de gros brochets, serrés de trop près, s'élancer, d'un bond prodigieux par-dessus le filet, à travers les pêcheurs ébahis et recouvrer ainsi leur liberté pour quelques heures. A cela près, le poisson, une fois emprisonné dans le bassin dont nous avons parlé, devient une proie facile à saisir. On l'en retire au moyen de trubles, et on le dépose dans un grand baquet plein d'eau, où chaque voiturier vient à son tour le prendre pour le verser dans sa *tonnelle*. Assis sur la chaussée, devant une table qui lui sert de comptoir, le maître de la pêche préside gravement à cette distribution ; il enregistre avec soin le nombre de poissons livrés à chaque voiturier. Chacun d'eux se présente à son tour, reçoit son chargement, et se hâte de se mettre en route, de peur de l'exposer à la mort. Ils se succèdent ainsi les uns aux autres, jusqu'à ce que le dernier soit parti, et tout le poisson enlevé ; chacun alors se retire ; pendant quelque temps encore, on entend le bruit des charrettes qui s'éloignent, et l'on aperçoit leurs ridelles au-dessus des haies du chemin, puis tout disparaît, tout rentre dans le silence ; les entours de l'étang, redevenus déserts, ont repris leur aspect accoutumé.

Quant aux voituriers, ils arrivent, après quelques heures de marche, au bord de la Saône, y déposent leur chargement, reçoivent le prix du transport, et retournent parmi leurs étangs. Le poisson, embarqué sur la rivière dans des filets attachés à des bateaux, arrive vivant à Lyon, où l'on en trouve facilement le débit. Le transport par terre exige de grandes précautions. Si, d'une part, les secousses de la voiture font éprouver au poisson beaucoup de fatigue, d'autre part, un calme trop prolongé peut causer sa mort en l'endormant ; car pendant son sommeil, ses ouïes s'agglutinent, et, ne pouvant plus les soulever, il périt par suffocation. Pour éviter cet accident, le conducteur accélère le plus possible sa marche et ne dételle jamais en chemin. Il a soin, en outre, d'introduire de temps en temps un bâton dans la tonnelle, afin d'inquiéter le poisson, seul moyen de le tenir éveillé.

La chasse est également une véritable exploitation par association. Les oiseaux aquatiques trouvent dans ces innombrables nappes d'eau un gîte excellent ; pour les poursuivre, on vient de fort loin parfois, traînant les bachots sur des voitures ; lorsque les étangs sont très étendus, on voit de véritables flottilles guidées prudemment par la barque du maître chasseur. Le gibier tombe par centaines de pièces sur les eaux ou le rivage.

La transformation amenée par les chemins de fer et le réseau vicinal très développé de la

Dombes a eu son contre-coup sur l'exploitation des étangs : gibier et poisson arrivent plus vite sur le marché des villes voisines. Les trains mettent une heure à peine de Villars à Lyon, il fallait une journée jadis. D'un autre côté, la pisciculture s'est enrichie d'espèces nouvelles : truites arc-en-ciel, variétés de saumons qui donnent des produits abondants ; aussi, depuis quelques années, a-t-on constaté un accroissement de la région inondée, sans qu'on puisse craindre pour cela le retour des fièvres, l'hygiène a fait des progrès, les maisons sont construites avec plus de soins, on se nourrit mieux ; aussi les principes fébriles ont-ils moins de force sur des corps mieux préservés.

On conservera donc sans doute longtemps le curieux régime codifié par la Coutume de Villars, de l'*évolage* et de l'*assec*. L'évolage est la durée de la mise en eau, l'assec est l'année de culture. Souvent ce sont deux propriétés différentes : un ou plusieurs maîtres possèdent les eaux pendant deux années, d'autres propriétaires ont pendant un an la propriété agricole.

Évolage et assec sont la base de l'économie rurale en Dombes ; le terrain est d'une telle imperméabilité et si pauvre en principes fertilisants, que la mise en eau peut seule assurer la culture



par les principes organiques : plantes, déjections de poissons et d'animaux qui se déposent au fond. Mais dans la partie où les étangs sont exploités avec méthode, le principal revenu est le poisson, la culture n'est qu'un complément. Carpes, tanches et brochets rapportent plus que les céréales ou les fourrages.

L'agriculture est cependant en grand progrès dans la Dombes, c'est une des rares régions où les intentions de l'État ont trouvé un accueil empressé. Les cahiers de 1789 demandaient déjà le desséchement, mais en 1853 seulement, lorsque l'ère qu'on pourrait appeler « agronomique » commença pour la France, l'attention se porta sur la Dombes comme sur la Sologne, la Brenne et les Landes. Un immense plan d'ensemble pour l'assainissement du pays fut élaboré : écoulement des eaux, construction de routes et chemins, creusement de puits, tout fut entrepris à la fois. La Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est eut la concession de la ligne de Sathonay (Lyon) à Bourg, à la condition de dessécher 6,000 hectares d'étangs. Le programme fut rempli en dix années ; les eaux trouvèrent un écoulement régulier vers le Rhône et la Saône, des centaines de kilomètres de chemins firent parvenir la vie dans des hameaux perdus. L'ar-

gent répandu dans le pays transforma les populations ; des maisons saines remplacèrent les chaumières ; les grands propriétaires, un établissement de trappistes près de Marlieux, la compagnie du chemin de fer enseignèrent des cultures et des procédés nouveaux, le pays tout entier fut modifié. L'état sanitaire s'en ressentit. La densité de la population était de 18 à 20 habitants par kilomètre carré, elle est montée à 32 ; la mortalité est passée de 4.04 à 2.54 ; la durée moyenne de la vie est montée de 25 à 35 ans.

La région de Villars est une de celles où la transformation est le plus frappante. Ce matin, j'ai fait à pied la route de Chalamont. On traverse ou côtoie encore beaucoup d'étangs, mais on rencontre de belles cultures ; les céréales, les prairies naturelles ou artificielles, le maïs prospèrent. Autour de Versailleux, village bâti au flanc et au pied d'un *poype*, sur le bord d'un étang, la végétation est très variée ; des bois, des vignes, beaucoup de prairies donnent au paysage un caractère fort heureux. De même autour de Chalamont, ville la plus importante de la Dombes, située à la base d'une belle colline. Chalamont est à la limite des étangs ; un ruisseau y naît, il emmène à l'Ain, par une jolie vallée, une partie des eaux des

étangs. Du haut de la colline, on a une vue immense sur la Dombes entière, comme enfermée entre les rideaux bleus des monts du Lyonnais, du Mâconnais, du Jura, du Bugey et les sommets éblouissants des Alpes.

Ce panorama est superbe, aussi le paysage paraît-il ensuite fort plat sur la route de Marlieux. Il y a là cependant de beaux étangs, entre de jolis bois de bouleaux et de chênes, et le Renon s'est creusé une verte vallée de prairies. Au-dessus de cette vallée se trouve la trappe de Notre-Dame de Dombes qui a si fort contribué à l'assainissement et à la mise en valeur du pays. Autour des vastes bâtiments de l'abbaye, les marais et les étangs ont fait place à de belles cultures; on a ici l'aspect du pays tel qu'il deviendrait s'il était entièrement desséché.

On retrouve les étangs autour de Marlieux, un des points vitaux de la Dombes; de là part un petit chemin de fer — dont la gare s'offre le luxe d'une halle couverte — reliant Châtillon-sur-Chalaronne au grand réseau. Cette voie ferrée de 12 kilomètres court dans la vallée de la Chalaronne, pays de prairies, de grandes fermes, de bouquets de bois. Ce n'est déjà plus la Dombes, mais la Bresse; la petite ville de Châtillon-sur-Chalaronne peut être considérée comme le ren-

dez-vous des deux régions. Ses marchés sont considérables, ses courses d'août sont fréquentées; il y a une activité réelle dans ce petit centre coquet, à l'allure très citadine. Une belle porte du château qui a valu son nom à la ville lui donne un caractère pittoresque. C'est à Châtillon que Vincent de Paul, curé en 1617 et 1618, créa l'ordre des sœurs de Charité. On a élevé une statue à ce grand homme, mais son culte ne s'est point implanté aux bords de la Chalaronne; même, par une anomalie singulière, on vénère près d'ici un bois dit de Saint-Guignefort, où l'on va implorer ce saint inconnu, pour la guérison des fièvres. Encore Saint-Guignefort a-t-il perdu de sa vertu depuis que l'on a installé à Ars, près de Trévoux, le culte du bienheureux J.-B. Vianney, curé célèbre par sa charité et ses vertus. Le curé d'Ars eut en Dombes une fortune refusée à saint Vincent de Paul. Et cependant est-il œuvre plus grande et fraternelle que celle née dans cette petite ville de Châtillon, sous l'inspiration de l'homme de bien que fut Vincent de Paul !

II

LA BRESSE ET LE BUGEY

Bourg-en-Bresse. — L'église de Brou. — Le Revermont. — Le cañon de l'Ain. — La Cluse et l'industrie lyonnaise. — Nantua et son lac.

Nantua, mai.

La transition de la Dombes à la Bresse, au delà de Marlieux, se fait par d'insensibles gradations. Jusqu'aux abords de Servas, les étangs sont nombreux; ils se déversent par d'étroits émissaires dans le ruisseau du Jonc et la Veyle; peu à peu ils disparaissent, remplacés par des bois et des prairies; les dernières nappes d'eau, avec leurs ceintures de chênes, semblent créées pour le plaisir des yeux. Après la Veyle, les champs et les prairies sont plus vastes, plus opulents; les belles futaies de la forêt de Seillon, les lignes régulières du Revermont aux flancs couverts de vignes, forment un cadre heureux. Les maisons et les fermes sont plus nombreuses, on devine les approches d'une ville. Voici Bourg-en-Bresse.

Malgré ce surnom, Bourg est à la marge de la Bresse, elle confine à la Dombes et au Revermont, premier chaînon du Jura. Cette situation à la limite de trois régions si diverses par les productions et les coutumes, lui a valu son importance administrative. De tous temps ce fut un lieu de passage, car les relations de la vallée de la Saône avec Genève et de Lyon avec la Franche-Comté se faisaient forcément par cette petite ville des bords de la Reyssouse. Les communications de la Savoie, dont la Bresse faisait d'ailleurs partie, avec la France, avaient également Bourg pour étape obligée. Aussi, lorsque les ducs savoyards voulurent organiser leurs provinces de la rive droite du Rhône, choisirent-ils Bourg pour capitale de la Bresse. Elle n'a plus perdu ce rang.

Cependant, à la Révolution, Bourg était encore une fort petite ville; elle avait 7,000 habitants à peine à la fin du premier Empire; aujourd'hui elle compte près de 20,000 âmes. Cet accroissement est dû surtout aux chemins de fer, ils en ont fait le centre d'attraction des régions si variées qui l'entourent. Six lignes rayonnent de sa gare dans la Bresse, la Dombes, le Bugey, le Jura et la Bourgogne. Une des grandes voies du commerce européen, la ligne de Mâcon, c'est-à-dire de Paris, à Genève et en Italie dessert la capi-

tale bressane, aussi ne faut-il pas s'étonner de cet accroissement obtenu sans que la grande industrie ait choisi Bourg pour s'y installer. La ville est restée un marché pour les campagnes voisines, mais son rayon d'action s'est étendu; beaucoup plus de gens vivent de l'afflux des populations accourues aux jours de foires et de marchés.

Dans son ensemble, sauf aux abords de la gare, le chef-lieu de l'Ain a l'aspect d'un gros bourg; ses rues tortueuses et en pente, bordées de maisons à poutrelles, un calme presque monacal, laissent une impression de tristesse. Mais, si l'on a la bonne fortune d'arriver un jour de marché, l'activité est extrême, les rues ne peuvent contenir le flot déversé par les routes et les chemins de fer. Les costumes et les physionomies sont aussi divers que les pays d'où viennent ces milliers de paysans et de citadins. On peut voir encore, mais combien rares aujourd'hui! les costumes si pittoresques des femmes bressanes, les vêtements de couleurs éclatantes, bordés de galons de soie, le tablier coquet, le chapeau plat, orné de dentelles et surmonté d'un cylindre qui donne à la coiffure bressane un caractère bien à part. Des boucles d'oreilles, des colliers, des chaînes d'or complètent ces atours. Mais le voisinage de Lyon a amené

les modes modernes et, peu à peu, s'en va l'originalité de la Bressane.

Bourg s'est peuplée de statues ; si elle a donné un simple médaillon à Lalande, d'autres enfants du pays ont des effigies plus monumentales ; Edgar Quinet, le général Joubert, né en Bresse à Pont-de-Vaux, le médecin Bichat qui a passé sa jeunesse aux bords de la Reyssouse, et dont le monument orne le « Bastion », débris des remparts, d'où l'on jouit d'une belle vue sur la Bresse.

En somme, on ne s'arrêterait guère à Bourg, malgré ses volailles renommées et la plantureuse cuisine de ses hôtels et de ses auberges, célèbre dans le Sud-Est, si la ville n'avait dans un de ses faubourgs l'admirable église de Brou, une des plus belles œuvres de la Renaissance, plus précieuse encore par ses mausolées. C'est un de ces édifices dont la visite s'impose.

Depuis quelques années, pourtant, Bourg est devenue le point de départ pour les excursions dans les monts du Bugey, région peu connue encore dans le reste de la France, mais dont les Lyonnais, touristes fervents, explorent chaque jours les vallons ignorés. Ce massif de montagnes calcaires coupées, fissurées, disloquées, aux grandes forêts de sapins dominant de hauts escar-

pements a des lacs, des torrents, des cascades, des abîmes qui méritent d'attirer les promeneurs.

La création du chemin de fer de Bourg à Nantua, il y a vingt ans, celle des lignes de Bellegarde et de Saint-Claude un peu plus tard, ont ouvert le haut Bugey. Chaque année voit s'accroître le nombre des visiteurs séduits par ce voyage facile, donnant à peu de frais l'illusion et les émotions de la grande montagne.

Le chemin de fer de Nantua se dirige vers la haute crête du Revermont, verdoyante muraille qui domine à 300 mètres la plaine de Bresse, grasse, fertile et boisée. Le maïs est la culture la plus considérable, mais les champs de colza, de sainfoin et de céréales succèdent à ces champs de « blé de Turquie ».

Cette longue arête du Revermont, singulièrement régulière, semble n'offrir aucune issue, cependant des fractures se sont produites; la tour de Jasseron, au nord, belle ruine, commande l'un de ces passages; le gros et joli bourg de Ceyzériat, entouré de vignes et de noyers plantés dans une terre rougeâtre, au sein d'une nature opulente, est à l'entrée d'une autre ouverture de forme irrégulière, barrée par quelques éperons rocheux, où l'on entre en suivant en corniche une

des pentes du Revermont. De là on a une vue immense sur la forêt de Seillon, la Dombes et les monts lointains du Lyonnais et du Beaujolais, dont la chaîne se dessine harmonieusement à l'horizon ; puis c'est la Bresse, plaine d'arbres, de prés et de moissons se déroulant pendant des lieues jusqu'aux monts du Mâconnais. Au centre du tableau, les toits de Bourg miroitent sous le soleil.

Ce n'est qu'une apparition, le train, maintenant, est dans le vallon de Génissiat, où il traverse d'abord des vignobles, puis, trouant un ressaut de colline par un tunnel, franchit sur un viaduc un vallon adventif. Le pays est soudain plus sauvage, plus aride ; des chênes rabougris, des touffes de buis couvrent les pentes ; autour du hameau de Génissiat, on retrouve la verdure et, de nouveau, le caractère du pays s'accentue, on pénètre dans une de ces vallées jurassiques, symétriquement dirigées qui, jusqu'à la frontière suisse, séparent les chaînons réguliers de ce système montagneux. C'est la vallée du Suran ; elle est large et plate, mais la rivière, au lieu de couler à pleins bords, s'est creusée un lit entre des berges profondes ; les crêtes calcaires qui limitent la vallée comme deux remparts géométriquement tracés, sont à quatre ou cinq kilomètres l'une de l'autre. Des vignes, des prés, des champs de maïs, des

noyers d'une superbe venue, des hameaux aux toits plats d'un rouge ardent, un ciel éclatant, donnent à ce paysage un caractère très méridional, embelli encore par les ruines de vieux châteaux.

Rapidement le chemin de fer descend à Villereversure par des pentes rocheuses, en vue de la vieille tour carrée de Bohas qui surmonte une colline, traverse la rivière et en remonte la rive gauche par les champs de sainfoin d'un rose éclatant, les jachères pleines de sauge violette et de petit trèfle à fleur jaune, entre les saules et les aulnes qui se penchent sur le joli cours d'eau vert et limpide barré par les moulins. C'est aimable et gai ; les chartreux, qui ont fait du couvent de Sélignat une sorte de colonie, doivent trouver ce coin du Jura plus doux que le sévère logis de la Grande-Chartreuse. On passe assez près de ce couvent, comme pour se diriger vers lui, mais une courbe brusque ramène à la montagne grise, pelée, revêtue, par plaques, de maigres bouquets de chênes. La locomotive jette un sifflement strident, bientôt étouffé, en pénètrant dans un tunnel long de 1,700 mètres, dont l'ouverture ovale troue crument la falaise.

Brusquement le jour s'est fait et l'on découvre un des plus beaux paysages de nos voies ferrées ; le train s'engage sur un viaduc haut de 53 mètres,

jeté sur une faille immense. Entre des rochers à pic, dont les strates sont très apparentes, coule une large et claire rivière, aux eaux bleues et profondes, barrée par un moulin. Au-dessus montent, très hautes, d'autres falaises superbes de couleur. C'est d'une magnificence extrême. La rivière est l'Ain, qui a donné son nom au département.

Le site était beau, le viaduc en a fait une chose sublime. Il faut descendre au fond de la vallée ou plus simplement se placer près de la gare de Cize-Bolozon, pour bien juger de ce monument si élégant et puissant à la fois. Deux rangs d'arches supportent la voie ferrée : en bas le premier rang, haut déjà de 20 mètres, sert au passage du chemin rural de Cize à Bolozon ; à 50 mètres au-dessus s'arrondissent les arches presque aériennes sur lesquelles passe le chemin de fer. L'aspect majestueux du viaduc est encore accru par les escarpements calcaires qui l'entourent ; on croirait voir un monument romain de la Provence, à peine sorti des mains des constructeurs.

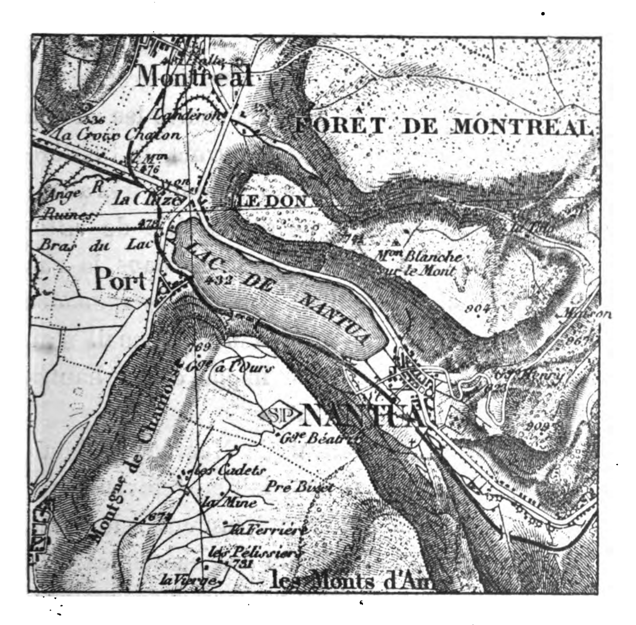
Après la station, on monte au flanc de la montagne par des rampes très raides tracées sur des pentes à pic. Peu de lignes de montagnes produisent d'aussi fortes émotions, il semble à chaque instant qu'on va tomber dans l'abîme au fond duquel étincelle le ruban bleu de la rivière, en-

fermé entre des escarpements vertigineux. L'Ain, tout à l'heure si large, se réduit au volume d'un ruisseau et, dans son fantastique cañon, poursuit vers Poncin son cours sinueux.

Un instant, on aperçoit sur un ressaut, entre les noyers et les vignes, l'humble village de Bolozon, dominant un ravin où tombent en cascade les eaux d'un torrent et l'on pénètre dans un tunnel à demi circulaire pour retrouver un instant le jour en vue d'un autre tunnel d'où sort un ruisseau abondant, mêlé aussitôt aux eaux d'une cascade pour aller former le torrent de Bolozon. L'apparition est courte, on entre dans un dernier tunnel, très long (2,700 mètres), pour déboucher dans une plaine large et sévère, encadrée de hautes montagnes fièrement découpées, aux arêtes nettes, aux pics aigus ; mais les lignes sont trop géométriques, le vaste bassin est plutôt austère. Au fond s'ouvre la coupe, boisée de sapins, où dort le lac de Nantua. Non loin de la voie, dans une gorge, pointe la flèche de l'église de Volognat. En face, une colline isolée dans la plaine porte les ruines du château de Brion.

Le train s'arrête quelques minutes dans la gare de la Cluse et gagne les rives du lac. Des abords du petit village de Port, on a des échappées ravissantes sur cette belle nappe d'eau longue de

près de 3 kilomètres, large de 600 à 700 mètres, vaste de 144 hectares. A cette heure crépusculaire, le lac est merveilleux au fond de sa cluse, entre des montagnes hardies, vertes de prairies,



chauves, ou noires de sapins. Les rives sont trouées de petits tunnels ; de petites vagues déferlent contre la route parallèle à la voie ferrée, des embarcations sillonnent les eaux tranquilles. Le trajet est trop court, voici la gare de Nantua et la ville, à quelques pas.

Pourquoi cette aimable cité n'est-elle pas plus connue ? Le site est un des plus beaux de France, bien des coins où afflue la masse des touristes ne valent pas celui-là. Même, malgré sa faible population de 3,000 âmes à peine, Nantua a l'aspect d'une grosse ville ; à l'étroit dans sa cluse, elle a dû surélever ses maisons armées de grands auvents pour protéger les trottoirs contre les chutes de neige. Ses magasins bien fournis, la lumière électrique partout répandue, l'eau pure très abondante, en feraient le type d'une ville de villégiature. On peut flâner longtemps dans la rue principale, faite à souhait pour les promenades mondaines. Le lac est bordé d'un beau mail d'où la vue s'étend sur toute la nappe et les hautes montagnes qui s'y reflètent.

Le lac est le grand attrait de Nantua ; il l'était surtout jadis quand il abondait en écrevisses renommées que les hôtels préparaient selon une recette savante ; la célébrité des écrevisses à la Nantua a franchi les étroites limites de la cluse. Mais là seulement, dans ce Bugey où naquit Brillat-Savarin, on a conservé le tour de main qui fait de ce mets une des gloires de la cuisine française.

III

LA CORNE ET LE CELLULOÏD

La Cluse. — Restes d'une métropole romaine. — Les chutes de l'Oignin. — Une usine électrique. — Oyonnax. — La corne détrônée par le celluloïd.

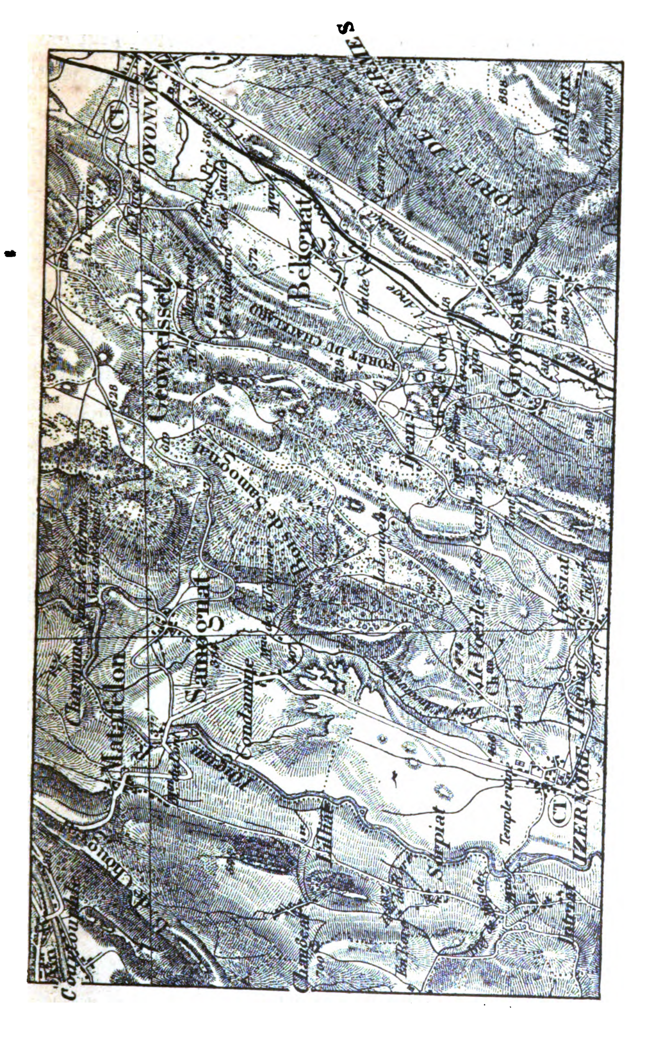
Oyonnax, mai.

J'ai passé la nuit à Nantua et ce matin, au point du jour, j'ai gagné à pied la station de la Cluse, par la route de la rive droite. A cette heure, la vaste nappe est calme, mais des frissons rident par instant les eaux dans lesquelles se mirent et tremblent les monts. La route, bordée de grands arbres, est exquise ; au-dessus d'elle montent, fantastiques, les roches calcaires. Ce sont des remparts et des obélisques, des bastions, des falaises, des parois en surplomb, des couloirs de débris. La ville a fait de ce rivage une belle promenade, des bancs se succèdent sous les arbres, permettant de contempler sans fatigue le lac bleu et les monts couronnés de forêts.

Chemin faisant, je croise des paysans descen-

dus de la montagne ou venant des villages de la plaine, chargés de grands rouleaux. Ce sont des *canuts* qui portent aux fabriques des étoffes de soie tissées à domicile. Industriellement, cette région de l'Ain est, dans la banlieue lyonnaise; la plupart des villages sont peuplés d'ouvriers employant à manœuvrer le métier de Jacquard le temps qu'ils ne consacrent pas à leurs petits champs et à leur bétail. Même, pour utiliser la force motrice si abondante sur les cours d'eau du Bugey, plusieurs maisons lyonnaises ont créé des usines. Le gros hameau de la Cluse, à l'issue du lac, possède deux établissements dont le plus important renferme 20 métiers. A Nantua même, des maisons font travailler au dehors; on y tisse la bourre de soie. Au nord de la Cluse, à Martignat, sont d'autres usines dont une occupe 100 métiers. Du reste, tous ces villages sont des centres industriels fort intéressants.

Chose singulière, ce n'est point sur le cours d'eau abondant de la contrée, l'Oignin, que se sont créées les usines, mais bien sur les petits affluents. La rivière, il est vrai, coule au fond d'une gorge et le plateau où elle s'est frayé un lit a offert un emplacement meilleur à la ville jadis maîtresse du territoire: Izernore. De nos jours, cependant, il y a tendance à amener les habitants


OYONNAX
Geovreisset
FORET DU CHATELARD
Groissiat
Samognat
Bois de Samognat
Matafelon
IZERNORE

au bord du torrent. Le bourg de Géovreissiat est stationnaire sur sa montagne, la commune accroît en population par les hameaux de Béard et de Saint-Germain qui possèdent sur l'Oignin aux eaux tumultueuses une papeterie et une scierie. Le plateau d'Izernore domine ce petit centre industriel. Il est bordé de jolies montagnes et forme une vallée ample, très verte, fort beau site de ville; on comprend qu'il ait séduit les Romains. Ils avaient là une cité importante dont le nom d'*Izarnodurum* est à peine modifié. Mais les invasions ont ruiné ce point jadis important. Sous les Mérovingiens, c'était encore une sorte de capitale, on y battait monnaie. Les Sarrazins, qui ont laissé dans le Jura des traces si profondes de leur passage, furent sans doute les destructeurs de la ville. Il reste de ce passé trois colonnes sans caractère, débris d'un temple.

Izernore n'est plus qu'un gros village dont la large rue résonne du bruit des métiers travaillant pour Lyon; l'église, de style ogival, est un édifice fort humble. Le site était excellent pour une ville militaire, le plateau est séparé des montagnes par l'Oignin et le bief d'Arconnans qui forment deux profonds fossés. On dirait qu'un lac s'est vidé avant que les alluvions aient atteint les grands fonds. A deux kilomètres d'Izernore, on rencontre

des terres arides, s'abaissant dans le vallon de Samognat comme les atterrissements d'un torrent dans une nappe tranquille. C'est un phénomène géologique fort curieux. Du reste, on distingue nettement, autour d'Izernore, les berges de l'ancien lac.

Au pied des atterrissements est le village de Condamine, peuplé d'écorceurs de chêne. On le traverse pour gagner le pont de l'Oignin au-dessous de Matafelon. La rivière arrive frémissante, ses abondantes eaux bouillonnent et, brusquement, se calment dans un large lit. Un joli sentier la borde ; à travers des prés, il conduit au saut de Charmine, une des plus belles cascades du Jura.

Un bruit sourd annonce les abords de la chute. La rivière s'élargit et, presque aussitôt, plonge par un triple bond ; dans ses crues, elle offre un spectacle superbe ; alors elle érode ses rives, elle y a creusé une grotte, elle a arraché des blocs sur lesquels elle se précipite. L'eau, se frayant des passes entre les rochers, arrive, de saut en saut, sur une roche énorme, coule en flots d'écume, puis, s'épanchant sur un palier, entoure des masses de tuf creusées et, en deux nappes, se précipite dans un nouvel abîme.

Des deux nappes, l'une descend dans une ca-

vité creusée dans la roche et sort plus bas comme d'un conduit, l'autre plus puissante est une vraie cataracte.

Mais l'Oignin n'a pas fini ses bonds : il arrive sur une table de tuf d'où il s'écoule d'un côté en une nappe mince, de l'autre la table a cédé et un torrent impétueux s'élance par la fissure. Au fond la rivière bondit dans les éboulis, écume, forme d'autres chutes pour aboutir à un grand ressaut de trois marches d'où elle se déverse, près d'une usine, dans un bassin d'eau bleue, tranquille et profond, comme pour reprendre force avant de recommencer sa course vagabonde et aller rejoindre l'Ain, à trois quarts de lieue.

L'usine vers laquelle finissent les chutes est un établissement destiné à fournir l'électricité pour l'éclairage et la force motrice à la ville d'Oyonnax.

C'est le premier essai en grand tenté dans notre pays pour les transports de force importante en utilisant le courant continu à haute tension; les résultats ont amené les promoteurs à créer le canal de Jonage qui doit fournir l'électricité aux métiers de soierie de Lyon et transformer sans doute le tissage dans cette ville.

L'usine hydraulique n'emploie pas la chute elle-même, une grande conduite en fonte va cher-

cher l'eau à l'origine des rapides et la conduit à 55 mètres plus bas; on dispose ainsi de 1,000 chevaux en basses eaux.

Dès maintenant, deux turbines horizontales, d'une force totale de 600 chevaux, sont en fonction; chacune fait mouvoir une machine dynamo à haute tension qui débite sous une chute de potentiel de 1,800 à 2,000 volts, 50 à 60 ampères, soit un débit total de 100 à 120 ampères.

L'usine de Charmine est séparée de l'usine réceptrice d'Oyonnax par 9 kilomètres; le courant est transmis sur ce parcours par deux lignes à 3 conducteurs, fil nu et aérien. C'est un essai intéressant; aussi, au lieu de rentrer à Nantua, suis-je venu à Oyonnax.

Du saut de Charmine, franchi par une passerelle, un chemin abrupt conduit à Samognat, joli village d'allure bien montagnarde avec les larges auvents de ses maisons. La population vit surtout par l'exploitation des taillis de chêne; l'écorce sèche près des habitations, dans les bois les hommes dépouillent les branches; les femmes tricotent et les enfants jouent. Le chemin monte, par de rapides lacets, entre de beaux rochers boisés; l'un d'eux forme un pilier isolé. Tout le système orographique est ici très net, beaucoup

de pitons aigus dont un, le pic d'Olofer, semble planer sur tout le pays. La vue immédiate est fort belle aussi ; Matafelon presse ses maisons à l'entrée d'une coupure étroite ; au dernier tournant du chemin, on domine de haut la grande chute de l'Oignin : les eaux s'étalent en éventail, blanches d'écume à la surface, mais laissant deviner au-dessous la masse bleue ; on dirait une dentelle jetée sur l'azur.

A travers bois grimpe la route jusqu'à un petit col, à travers bois encore elle descend ; beaucoup de monde sur le parcours : bûcherons allant au travail, paysans revenant du marché. Une croix des Rogations borde le chemin, tout le monde se découvre au passage. Ces populations passent cependant pour indifférentes et je les vois plus respectueuses qu'en Bretagne, où l'on salue rarement les calvaires, si nombreux là-bas.

Voici, au-dessous de nous, une large vallée bordée de jolies montagnes boisées de sapins. Au fond, une ville pressant des toits gris autour d'une église et, elle-même, pressée par les toits rouges de faubourgs naissants. C'est Oyonnax ; nous y descendons à travers des terres caillouteuses, berges sans doute d'un ancien lac. Peu après on franchit le chemin de fer de Saint-Claude et l'on pénètre dans les rues, fort placides et banales. La

ville n'a guère à montrer que son vieux château à tour carrée, devenu la mairie et dont la cour est transformée en jardin public.

L'animation est assez grande : on voit passer dans les rues des ouvriers portant de grandes plaques transparentes, des femmes avec de grandes corbeilles remplies d'objets de la même nature : peignes, ballons, boîtes, etc. Chaque maison renferme des ateliers ; par les portes ouvertes on voit la famille entière travailler ces mêmes plaques translucides.

Nous sommes dans la capitale du peigne, toute révérence gardée. Oyonnax est le plus grand centre de France pour cette fabrication [1]. Jusqu'à ces dernières années, on ne faisait que travailler la corne, c'était déjà un progrès sur le temps où l'on se bornait à tailler le buis des coteaux voisins pour en faire des peignes dont nos aïeux se contentaient. C'est une industrie dont l'origine est fort ancienne, car on a trouvé dès 1680, dans les registres de l'état civil, les noms d'ouvriers exerçant le métier de fabricant de peignes. Cependant, ce fut alors peu de chose ; depuis 40 ans

1. Il convient cependant de rappeler les importants ateliers d'Ézy (Eure), dont nous avons parlé dans la 6e série du *Voyage en France*, chapitre XVI.

seulement l'introduction des machines a créé un véritable foyer. Le développement est devenu grand, surtout après la guerre; c'est ce qui explique les toits rouges des faubourgs. Alors la corne seule entrait à Oyonnax, l'invention du celluloïd a amené un accroissement nouveau; ces petits industriels n'ont pas hésité à accepter l'invention, même une maison fabrique le peigne en carton durci. On compte à Oyonnax de 100 à 120 fabricants travaillant indifféremment la corne ou le celluloïd. Petits industriels, il est vrai : une douzaine au plus occupent de 12 à 15 ouvriers, les autres ont de 2 à 4 ouvrières. Les ateliers renferment 800 ouvriers des deux sexes, 1,200 travaillent chez eux, soit au total 2,000 ouvriers. Les salaires sont modestes : 30 fr. par mois pour les ouvriers de moins de 20 ans, 80 fr. pour les hommes, 30 à 50 fr. pour les femmes.

La corne est tirée d'Irlande pour la belle qualité, de l'intérieur du pays pour les sortes ordinaires. Quant au celluloïd, la matière première n'existe pas encore sur place, on la tire de Paris, mais il est question de faire une usine pour la produire.

Le celluloïd a amené une transformation profonde dans les conditions de l'industrie d'Oyonnax; meilleur marché que la corne, il se travaille plus

aisément, reçoit la peinture et l'impression, imite la corne, l'écaille, le jais. La corne, au contraire, exige une manipulation assez longue : il faut la couper, la chauffer, la scier, la passer à la presse, la tremper, etc., avant de commencer à la travailler[1]. Le celluloïd est simplement ramolli dans l'eau chaude et mis dans un moule qui lui donne toutes les formes possibles. Il a permis à Oyonnax de sortir de son industrie séculaire du peigne de corne pour faire des épingles imitant l'écaille, des boîtes, des couvercles de pharmacie, des jouets d'enfants, des ballons incassables, aux couleurs vives, dans lesquels bruissent des grains de plomb, des visières de casquettes, des protège-montres, etc.

La fabrication du peigne de corne est intéressante, celle de l'objet en celluloïd est amusante. Dans un atelier où j'ai été cordialement accueilli, on me fait assister à toute la fabrication. Voici les feuilles de celluloïd, on y a découpé des rondelles qui, mises dans un moule et chauffées à l'eau chaude, donneront des demi-sphères, deux de ces calottes juxtaposées et collées à l'acétate forment le ballon. Il y a cinq ans à peine qu'on le fabrique à Oyonnax.

1. Voir encore, à ce sujet, la 2e série du *Voyage en France*, page 172, chapitre sur Tinchebrai.

Pour l'épingle à cheveux, on colle du papier avec le dessin sur quatre feuilles superposées; au moyen d'une petite scie, on détache les épingles; il faudra ensuite les vernir au pinceau pour imiter le poli de l'écaille. Pour les objets imprimés, on est encore tributaire de Paris, mais on ne tardera pas sans doute à voir Oyonnax créer une imprimerie sur celluloïd.

Voyez fabriquer ces *téterelles*, ou hochets; il y en a de bleues, de rouges, de blanches; il en est de semées d'étoiles; elles sont agrémentées de grelots. Elles sortent ternes du moule; au moyen d'un peu d'acide, d'un rouleau et de tripoli, on leur donne le brillant qui réjouira l'enfant. Certains de ces produits passent par les mains de dix ouvriers.

La force motrice eût été trop coûteuse pour de petits ateliers, aussi a-t-on construit des usines qui la louent sous le nom de « cabinets d'usine ». Mais il était mieux d'avoir la force à domicile, alors l'électricité est intervenue. Nous l'avons vu produire au saut de Charmine, elle parvient ensuite à la station centrale d'Oyonnax. Deux réceptrices à haute tension, accouplées aux génératrices de Charmine, reçoivent le courant et actionnent elles-mêmes, accouplées au moyen de bagues en caoutchouc, deux dynamos à basse tension. Ces

machines fournissent ensemble, avec une force électromotrice de 110 volts, un courant de 1,200 ampères.

Certes, il n'a pas été facile de faire adopter de suite l'électricité, on avait à lutter contre l'habitude. Mais les avantages matériels et moraux de l'emploi de l'électricité à domicile sont tels, que déjà[1] 49 moteurs sont en fonction, dont la puissance varie depuis un quart de cheval jusqu'à 12 chevaux et qui font mouvoir les métiers des « ponceurs, découpeurs, mouleurs, polisseurs, canneleurs et cylindreurs. » Un moteur d'un quart de cheval suffit à alimenter le travail de quatre ouvriers; chez M. B., un moteur de 4 chevaux permet le travail de dix ouvriers. Les fabricants d'objets en corne, qui ont besoin de plus de force, surtout, se sont bien trouvés de l'électricité.

Toute cette installation est l'œuvre de M. Raclet, ingénieur civil; elle a profondément transformé Oyonnax, grâce au prix modeste de la force et de la lumière. La Compagnie lyonnaise vend l'énergie électrique au compteur, à raison de 20 centimes le kilowatt-heure. Elle a établi une graduation qui abaisse progressivement le prix de

1. Ces chiffres ont été recueillis au printemps de 1895; depuis mon passage à Oyonnax ils ont dû être modifiés.

l'abonnement suivant la consommation, ce qui ramène le prix du kilowatt-heure pour les gros consommateurs à 15 centimes.

Naturellement, la ville est éclairée par la lumière électrique ; les rues, les ateliers, les magasins emploient plus de 500 lampes d'un pouvoir éclairant de 5, 10 et 16 bougies. Oyonnax y a gagné en gaîté et propreté, comme le travail en famille ou dans les petits ateliers a supprimé les dangers moraux de la promiscuité dans les « cabinets d'usine ». Déjà 300 ouvriers ont quitté les grands établissements, 350 continuent à louer la force motrice de la vapeur et de l'eau.

Grâce à cette transformation, la vie de l'ouvrier à Oyonnax s'est fort améliorée. On a vu que les salaires sont faibles, mais la vie est bon marché dans ce pays ; la plupart des travailleurs ont un jardin qui donne les légumes ; le vin et la viande entrent dans l'alimentation — et le travail est toujours assuré.

L'industrie d'Oyonnax, tout en ne produisant que des objets de bas prix, donne lieu à un commerce évalué à deux millions. En dehors du marché national, la Suisse et l'Italie sont pour elle un grand débouché.

Les Oyonnaxiens sont donc une des populations les plus intéressantes de notre pays. Ils font

montre d'un grand esprit d'entente : en 1878 et en 1889 ils ont exposé collectivement et ont eu une récompense. Pour ne pas être tributaires du dehors dans l'expédition de leurs produits, ils ont créé quatre fabriques de cartonnages ; enfin les déchets, la « cornaille », sont traités sur place pour la fabrication des engrais. L'industrie d'Oyonnax forme donc un tout bien vivant et prêt à tous les progrès.

IV

SAINT-CLAUDE ET SES PIPES

La vallée de la Bienne. — Jeurre. — Le mont Trufet. — Saint-Claude. — Les serfs et la statue de Voltaire. — La sculpture et la tournerie du bois. — Les pipes. — Un inventeur oublié. — La tabletterie. — Les fabriques de mesures linéaires. — Le mètre et les mesures étrangères. — Les tailleries de diamants et de pierres précieuses.

Saint-Claude, mai.

J'ai manqué le train qui devait me ramener à Nantua, c'est ma journée perdue, je ne puis songer maintenant à faire, aujourd'hui, l'ascension des monts d'Ain. Mais en consultant l'indicateur, je m'aperçois qu'on peut aller à Saint-Claude, y passer une après-midi entière et repartir demain au point du jour pour être de retour à Nantua vers 6 heures du matin. En route donc pour Saint-Claude, je n'espérais pas la visiter cette année.

Au départ d'Oyonnax, la campagne est assez monotone, c'est encore un fond de lac très plat, sablonneux, s'étendant jusqu'à la grande forêt de

Macretet, noire de sapins. Entre la voie ferrée et les bois, une large bande de terrains incultes sert de dépôt aux sapins amenés des hauteurs. La plaine devient, plus loin, un pays couvert de mamelons sablonneux, reboisés en pins. Ces arbres seront un jour transformés en caisses dans les scieries nombreuses avoisinant Arbent. Le chemin de fer, après une rampe assez forte, descend bientôt vers la Bienne, laissant au loin le bourg industrieux de Dortan, dans lequel on travaille, sous toutes les formes, les bois du pays et les bois exotiques. Scieries, tanneries, tabletteries, font vivre les populations de ces régions, maigrement pourvues au point de vue agricole.

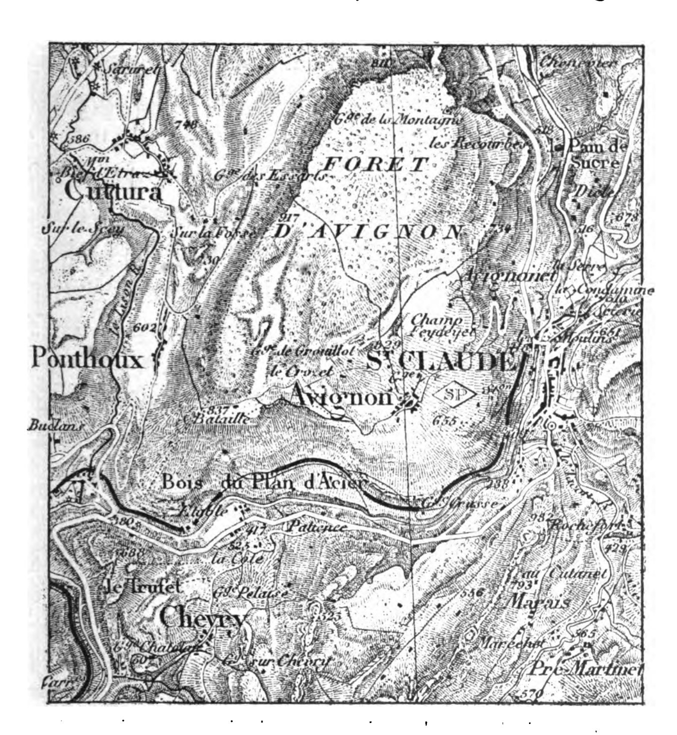
Autour du bourg, se dressent les montagnes du confluent de la Bienne et de l'Ain ; elles sont très boisées, mais d'aspect farouche ; l'une d'elles, presque isolée, semble inaccessible. Rapidement, on se rapproche de la Bienne, à travers un plateau maigre, où la roche est presque nue et d'où, bientôt, on aperçoit le clair torrent dans son lit de gravier. Le paysage est presque austère, la roche est grise, gris sont les hameaux, gris est le vieux château d'Épercy sur son promontoire. Mais la Bienne a des eaux d'une limpidité admirable ; des fenêtres du wagon, on distingue jusqu'au moindre caillou dans les parties peu pro-

fondes; ailleurs, l'eau est d'un vert intense. Entre des escarpements boisés, une jolie cascade, venant du hameau de Douvre, tombe dans la vallée.

Celle-ci se fait plus riante autour du village de Jeurre, enfoui dans la verdure, au pied d'un monticule boisé. Un joli pont, un élégant clocher couvert de briques émaillées, le château moderne où habite le grand explorateur Marcel Monnier — lorsqu'il est en France, c'est-à-dire bien rarement, — contrastent avec l'aspect sévère du pays jusqu'alors traversé. Les escarpements recommencent aussitôt, les roches à pic, chaudement colorées, se dressent au milieu des arbres; sur l'une de ces falaises, la jolie chapelle de Saint-Germain-la-Roche est bâtie au bord même de l'*à-pic,* face au luxuriant village de Vaux-lès-Saint-Claude.

La vallée se resserre, le chemin de fer se fraie un passage par des travaux d'art incessants. La gorge paraît fermée au loin par de hautes et puissantes crêtes calcaires. La rivière continue à travailler. Près de Malinges, elle tombe dans un gouffre bleu d'où elle s'échappe par une étroite fissure. La chute a été mise à contribution pour faire mouvoir les roues d'une fabrique de chaux hydraulique; des scieries, des carrières de marbre animent ce défilé, si beau par la hauteur des

roches et l'étroitesse des gorges latérales. Bientôt, le site se fait grandiose; au-dessus de l'étroite faille où gronde la Bienne, s'élance une montagne



circulaire très hardie, formée de plusieurs étages de roches à pic. La voie ferrée court au sein de tranchées profondes d'où l'on aperçoit le dôme superbe de cette montagne, appelée le Trufet. Le

torrent, ici, semble avoir scié la roche; l'abîme où il coule est si étroit qu'on pourrait le franchir d'un bond. Au fond, l'eau est claire et tranquille.

Quand on a contourné le Trufet et parcouru des gorges non moins sauvages, on ne tarde pas à apercevoir Saint-Claude, assis au flanc du mont Bayard, de l'autre côté de la gorge profonde, animée par des usines. L'aspect est étrange; malgré la beauté du paysage, la ville choque par ses toits de zinc ou de fer-blanc. Il y a là un véritable nonsens esthétique.

A peine est-on sorti de la gare, et cette impression s'atténue puis s'efface. Le promontoire entre la Bienne et le Tacon, abrupt, comme taillé au couteau, domine de très haut les deux torrents. Un pont de pierre, long de 150 mètres, haut de 50, franchit l'abîme et domine les usines du fond; ce bel ouvrage a remplacé un pont suspendu jadis fameux.

Il est une heure de l'après-midi : ouvriers et ouvrières ont achevé leur repas et se promènent sur une belle esplanade ornée de la statue de Voltaire. Cette population est très vive et gaie, elle n'a rien de la placidité franc-comtoise et semble originaire du Midi. Voltaire contemple ce mouvement du haut de son piédestal, sur lequel l'avocat

Christin a été doté d'un médaillon. Saint-Claude et « les serfs du Jura reconnaissants » ont remercié de la sorte, après plus de cent ans, deux hommes qui avaient tenté de les arracher à l'esclavage. Cette ville perdue dans les monts fut, en effet, un des derniers points du territoire où le servage féodal ecclésiastique se soit maintenu. Quiconque habitait les terres de l'abbaye de Saint-Claude, vastes comme une petite province, devenait serf. En vain, au siècle dernier, essaya-t-on de détruire la mainmorte ; l'avocat Christin fit appel à Voltaire, celui-ci mit tout son esprit et toute sa verve au service de cette noble cause ; on eut raison auprès de l'opinion, le roi lui-même et l'évêque intervinrent plus tard, mais les moines de Saint-Claude, appuyés par le parlement de Franche-Comté, continuèrent à faire peser leur joug sur les populations rurales, car les « bourgeois » étaient libres. Il fallut la Révolution pour faire disparaître l'odieux privilège.

Les serfs de Saint-Claude avait mis toute leur confiance dans Voltaire, ils avaient même offert à l'auteur de la *Henriade* de remplacer dans sa niche la statue de saint Claude par la sienne, s'il réussissait dans son entreprise ; l'écrivain répondit spirituellement : « Je suis assez bien niché comme cela ! »

La ville s'est bien transformée depuis ce temps. Un effrayant incendie, survenu en 1799, avait complètement détruit cette cité, construite en bois. A la suite de ce désastre, elle se vit réduite à 1,800 habitants à peine; il y a 60 ans, elle n'en avait pas encore 4,000, mais ce point de jonction de plusieurs vallées était trop important pour que le repeuplement ne fût pas rapide. Il y a plus de 9,000 habitants, aujourd'hui, à Saint-Claude : l'industrie a fait ce miracle.

Il ne faut donc pas chercher ici une ville monumentale ou même simplement pittoresque par ses édifices particuliers, c'est une cité très cossue et très moderne; du passé, il ne lui reste que sa cathédrale, intéressante surtout par les boiseries du chœur, ingénieusement fouillées. L'art de sculpter le bois a des traditions anciennes dans cette ville qui vit surtout par la sculpture et la tournerie.

L'origine de ces industries curieuses est due à l'abbaye même; le pèlerinage fait aux reliques de saint Claude avait naturellement amené le commerce d'objets de piété; les habitants taillaient, dans les troncs de buis coupés aux environs, des chapelets et des statuettes vendus aux pèlerins; il y eut tant d'*ymagiers* qu'il existait, il

y a plus de 300 ans, une corporation de ces artistes. De nos jours, la sculpture s'est prodigieusement développée, elle s'est industrialisée aussi et les pieuses images ont fait place aux pipes taillées par milliers dans les souches de bruyère envoyées à Saint-Claude par les Landes, les Pyrénées et la Corse.

Le bois, l'os, l'ivoire, le corrozo (noix de coco) sont travaillés à Saint-Claude, mais la racine de bruyère, surtout, joue un grand rôle dans les ateliers; j'ai vu, en Corse, les usines assez primitives où les souches des hautes bruyères du maquis sont préparées en *ébauchons*; j'ai retrouvé, ici, ces ébauchons, semblables à de la brique bien cuite, et il m'est revenu soudain comme un parfum des grands fourrés de myrtes et de cystes. Il en arrive ici des quantités invraisemblables; tant dans Saint-Claude que dans le canton et les cantons voisins : 4,000 ouvriers et ouvrières se livrent à cette fabrication; Saint-Claude, seul, compte soixante établissements. Dans les grands ateliers l'activité est extrême, grâce à la division du travail. L'ébauchon est râpé, tourné, poli, creusé avec une rapidité extraordinaire. La plupart des pipes sont d'une seule pièce, d'autres reçoivent un tuyau tourné et foré à part.

Ces millions de pipes, produites par Saint-

Claude, ne sont pas vendues en France : la plus grande quantité est destinée à l'exportation; l'Angleterre et ses colonies, surtout, sont des clients fidèles. La pipe de bruyère est, pour l'Anglais de toutes les conditions, un objet de première nécessité; il préfère, à toute autre, la pipe de Saint-Claude, vendue, il est vrai, avec une marque de fabrique britannique. Beaucoup de fumeurs français déclarent qu'on ne saurait bien fumer sans un de ces fourneaux venant de Londres, ils sont fiers d'une acquisition faite au delà de la Manche. On les surprendrait bien en leur disant l'origine première de leur précieuse emplette.

Une poussière rougeâtre qui pénètre dans les chevelures s'échappe des tours, transformant en fourneau et en tuyau l'ébauchon aux formes anguleuses; aussi, les ouvrières ont-elles adopté, dans l'atelier, un serre-tête à bandeau plat, qui leur donne une physionomie orientale; les hommes se contentent de leur casquette.

A côté du tour commun, semblable à tous les tours, j'ai vu fonctionner, au bord du Tacon, dans l'une des usines où se loue la force motrice aux petits fabricants, une machine fort ingénieuse due à un simple ouvrier et permettant de sculpter à la fois quatorze pipes; c'est le procédé employé

pour la réduction Collas, mais celle-ci ne peut s'obtenir qu'en plusieurs pièces ; à Saint-Claude, au contraire, on reproduit avec une fidélité extraordinaire un motif quelconque. Un stylet suit tous les traits d'un buste ou d'une sculpture et, sur quatorze ébauchons à la fois, le burin fouille le bois et retrace les reliefs. L'auteur de cette machine est un simple ouvrier, M. Dalloz ; il a exécuté, devant moi, dans des morceaux de bois de poirier un admirable buste de Bacchus. J'ai pu obtenir un de ces bustes avant le polissage final : le bois, portant encore les traces du burin, donne l'impression d'une œuvre d'art.

M. Dalloz est, du reste, un sculpteur à qui l'étude des grands maîtres seule a manqué. Sans avoir jamais appris la statuaire, il a modelé, pour un village de la montagne, la statue d'un rebouteur, nommé Clerc, qui a rendu à tout ce pays de très grands services et dont le nom est resté populaire.

Naturellement, l'industrie des pipes a fait naître un commerce et des industries annexes : beaucoup de fabricants ou de négociants fournissent uniquement des tuyaux, des viroles, des bouts d'ambre et de corne ; d'autres fabriquent des étuis. Tout cela se chiffre par des sommes considérables.

A côté des fabriques de pipes, dans les innom-

brables ateliers échelonnés au bord des deux torrents, d'autres industriels font de la boissellerie, des chapelets, des boîtes d'allumettes, des étuis à lunettes, des objets en corne, etc., l'énumération de tous ces produits serait fastidieuse et longue, je dois cependant faire une exception pour une fabrication des plus curieuses, celle des mesures linéaires.

Elle existe depuis longtemps à Saint-Claude, mais n'a guère pris tout son développement que depuis une cinquantaine d'années, grâce à un industriel, M. Jacquemin Verguet; merveilleusement doué, il a créé toute une série d'ingénieuses machines pour marquer, avec une précision absolue, les diverses divisions du mètre ou des mesures étrangères. Il a transporté cette industrie à Saint-Claude, en 1847, pour exploiter un procédé inventé quatre années auparavant. Aujourd'hui, sa maison emploie 200 ouvriers et produit quatre millions de mesures linéaires par année.

De là sortent les mètres de charpentiers, de tailleurs, de dessinateurs et pour tous les métiers possibles. Les procédés employés permettent d'obtenir des divisions d'un dixième de millimètre. La précision est si grande, les produits sont obtenus dans de telles conditions de prix que presque tous les pays du monde s'approvisionnent

à Saint-Claude, réclamant de préférence des mesures linéaires portant d'un côté le mètre et de l'autre leur mesure spéciale. La Russie demande l'archine ; le Danemark, la palme ; l'Autriche, des mesures de deux pieds ; la Prusse, le fuss de trois pieds et le pied du Rhin ; la Bavière, le pied prussien ; l'Angleterre, des mesures de trois pieds ou yards ; on fournit la Suisse, l'Égypte, le Brunswick, la Norvège, la Suède, le Wurtemberg, la Perse, l'Espagne, la Turquie et la Chine. Jadis, les États Pontificaux, la Toscane, le Hanovre, Hesse-Cassel, Lucques étaient des clients fidèles.

Le mètre — tel est le nom générique donné à ces mesures — est obtenu au moyen de la division du travail appliquée à l'extrême. Chacune de ces mesures passe par trente mains à l'usine. Les bois employés de préférence sont le charme, le hêtre ou l'érable, toutes essences rares dans la montagne de Saint-Claude, mais abondantes dans le bas pays. L'immense forêt de Chaux, près de Dôle, est le grand fournisseur de Saint-Claude, les chemins de fer l'ont mise à la portée des fabriques. Les bois, débités en baguettes minces, sont coupés et percés par des machines, d'autres machines impriment et gravent, d'un seul coup, les indications de centimètres et de millimètres ; c'est le grand avantage de cette installation, car,

ailleurs, on en est encore à la méthode primitive et empirique du compas.

Les machines ont également bien transformé la vieille fabrication des étuis à lunettes, ceux-ci s'obtiennent aujourd'hui en quelques secondes.

Il ne faudrait pas croire que Saint-Claude se borne à travailler une matière aussi simple que le bois : cette ville est, en France, le plus grand centre pour la taille des diamants et des pierres précieuses ; la ville, les bourgs, jusqu'au moindre hameau de la montagne, sont occupés à transformer les gemmes brutes en foyers de lumière. Depuis cent ans déjà, ce pays taillait les pierres précieuses ; c'était une grande ressource pour les populations quand, il y a une quinzaine d'années, des industriels, frappés de l'existence de ce centre ouvrier, ont voulu enlever à la Hollande son monopole de la taille du diamant, ils sont venus s'installer dans le Jura où l'on possédait une main-d'œuvre experte. Bientôt, il y eut, dans la seule ville de Saint-Claude, 500 ouvriers; le nombre, il est vrai, a bien diminué par suite de la stagnation des affaires.

Les ateliers sont au bord de la Bienne, ils sont fort curieux à visiter, ne fût-ce que par le contraste entre leur rusticité et le précieux produit

mis en œuvre. Le diamant à tailler est serti dans une soudure que des ouvriers pétrissent avec les mains, malgré la chaleur, mais leurs doigts y sont habitués. Le diamant ainsi saisi peut être mis en contact avec un disque en fonte tournant avec une vitesse vertigineuse. Dix-huit fois, il faut sortir la pierre de son alvéole de soudure et la souder à nouveau pour obtenir cinq facettes.

Plus nombreux encore sont les lapidaires dans la montagne. Septmoncel seul occupe 1,200 ouvriers.

Il m'aurait fallu plusieurs jours pour parcourir cette région intéressante, le temps me fait défaut. Mais je reviendrai dans ces montagnes du Jura, si belles et industrieuses, où des métiers élégants, nécessitant une ingéniosité extrême, une sûreté de main et souvent un sens artistique complets, amènent l'aisance. Il est peu de contrées en France qui méritent davantage l'attention du voyageur.

V

LA VALSERINE ET LA PERTE DU RHÔNE

Les monts d'Ain. — Le Merloz et ses industries. — Le lac de Silan. — L'exploitation de la glace. — Cascades de Charix. — Le Combet et la Semine. — Le pays de Michaille. — Les « oules ». — Perte de la Valserine. — Perte du Rhône. — Le cañon du Rhône. — Aventureuse expédition du citoyen Boissel.

Bellegarde, mai.

Noire de sapins, la montagne se dresse brusquement au-dessus de Nantua, si abrupte qu'on se demande comment les arbres peuvent tenir sur la falaise au-dessous de laquelle dort le lac bleu. Un chemin aux multiples contours s'élève cependant entre la haute colonnade des arbres aux balsamiques senteurs. Et, aussitôt, on a la sensation de la grande montagne, majestueuse, pleine de silence. L'altitude est médiocre cependant : 432 mètres à la surface des eaux. Mais la crête est à plus de 1,000 mètres. Cette ascension dans la forêt, sous les grands sapins verts couverts de lichen, est une des plus belles courses du Jura.

En moins de deux heures, on atteint le rebord singulièrement géométrique de la montagne des « monts d'Ain », prodigieux observatoire d'où se découvrent tout le massif du haut Bugey, le lac de Silan et les crêts riverains du Rhône. Plus loin encore, par une admirable matinée comme celle d'aujourd'hui, se détache la chaîne presque entière des Alpes, dominée par le mont Blanc.

. . . .

J'ai joui peu de temps de ce spectacle, voulant gagner le même jour Bellegarde et refaire à pied une course qui m'a laissé d'heureux souvenirs de jeunesse. De bonne heure j'étais de retour à Nantua et m'engageais dans la fraîche vallée de Neyrolles. Oh! l'aimable val, celui-là! Il est étroit et les montagnes sont couvertes de bois bien sombres, mais le petit torrent de Merloz a de si amusantes colères entre les prairies de ses rives, il est capté sur tant de points, il fait mouvoir tant de scieries et de petites usines...

C'est le faubourg industriel de Nantua. Ici on travaille le buis, le hêtre, les bois durs; on y tourne des toupies et des disques pour jeu, des salières, des hochets, des coulants de serviette, toute cette boissellerie de bazar d'un usage si répandu. Partout on entend les outils, de toutes les fenêtres s'échappe la poussière blonde du bois

travaillé. L'infatigable Merloz prodigue la vie ; dans les scieries les troncs de sapins et de noyers viennent automatiquement s'équarrir, se transformer en planches, en madriers, en solives. Jusqu'au village de Neyrolles, c'est un bruit d'eau frémissant sur les écluses, de roues tournant sourdement et de scies mordant dans des fûts énormes. Quelques-unes de ces scieries, avec leur installation primitive, leur toit rustique, leurs aqueducs vermoulus, sont du plus pittoresque effet dans cette cluse agreste et profonde.

Neyrolles est un village peuplé d'ouvriers d'usines, plus loin c'est la solitude. Le paysage est de plus en plus sévère ; près de la route, au pied de grands éboulis, s'étend un petit lac d'où s'écoule le Merloz. Voici maintenant une gorge plus sévère encore, simple cassure dans la montagne dont le fond, à 623 mètres, forme col entre le lac de Nantua et celui de Silan. Le point culminant du col est à 623 mètres, 60 mètres au-dessus de la surface du lac de Silan, un des plus jolis lacs de cluse que l'on puisse rencontrer ; bien moins vaste que celui de Nantua, car sa largeur n'atteint pas 300 mètres, sa longueur 2,000 mètres et sa surface 50 hectares, il est plus pittoresque cependant. De la plate-forme qui supporte les constructions des glacières, on a une

vue complète de ce bassin bleu, dormant dans une fissure étroite et sombre, aux flancs couverts de noirs sapins. Ses rives se découpent en petites anses séparées par des promontoires d'un très gracieux effet, rattachés à la forêt par des bouquets de sapins ; la rive droite surtout est très belle, elle l'était davantage avant que le chemin de fer eût frayé son rigide ruban sur les bords.

C'est un de mes vieux amis, ce lac de Silan : j'y suis venu souvent jadis, lorsque commença l'exploitation de la dalle glacée qui le recouvre tout l'hiver. L'entreprise est conçue sur un grand pied, la surface du lac est découpée au moyen d'une charrue spéciale qui la divise en blocs ; ceux-ci, soulevés par une grue à vapeur, sont aussitôt emmagasinés dans de vastes hangars. L'été venu, la glace alimentera Lyon, Marseille, tout le Midi, l'Algérie et même l'Égypte. En certaines années, le lac ne peut suffire à la consommation ; les propriétaires de Silan donnent alors plus d'extension à leur exploitation des glaciers alpestres. On cite souvent les exploitations de glace de Norvège et d'Amérique sans se douter que, depuis plus de vingt ans, notre pays possède un établissement remarquable. Nulle part on ne trouverait glace plus pure, plus transparente et

plus homogène que celle de ce lac si riant en été, siège d'une si grande activité pendant l'hiver.

La navigation est fort rudimentaire sur l'étroit bassin, deux ou trois bateaux pour la pêche et c'est tout. A l'une de mes excursions, un batelier m'a conduit de rive en rive pour me montrer une grotte qu'Alexandre Dumas aurait célébrée dans ses *Compagnons de Jéhu*. C'est la seule légende du lac. Dans ce clair et gai pays du Bugey, où l'hiver lui-même est plein de lumière, les fantômes n'ont point surgi dans l'esprit, même les sites qui s'y prêteraient le mieux n'ont fait naître aucun de ces mythes qui hantent le cerveau des Limousins ou des Bretons.

Le lac se termine à l'entrée d'une gorge d'où accourt un gros ruisseau, tombant en cascade dans la vallée de Silan. Une route, rejointe près de la cascade par un étroit sentier et taillée dans la montagne, conduit à Charix. C'est une des belles voies du Jura.

Parvenu près du petit hameau de la Balme, on découvre tout à coup un cirque grandiose, dont les flancs sont couverts de sapins énormes. Le bassin n'a guère plus d'un kilomètre de diamètre ; il est fermé au nord et à l'est par une muraille de roches à pic ; à l'ouest, la muraille est également très escarpée ; au midi, existe une profonde fissure

que nous longeons et par laquelle s'écoulent les eaux de deux cascades. L'une descend de Charix; c'est un filet tombant perpendiculairement d'une quinzaine de mètres dans un bassin creusé par lui. L'autre cascade, beaucoup plus considérable, est formée par un gros ruisseau sorti d'une grotte creusée à mi-hauteur de la falaise. Elle est d'un grand effet décoratif, mais moins gracieuse que sa voisine. Si l'on en croit les habitants, la grotte ou *balme* d'où elle s'élance s'étendrait pendant plusieurs kilomètres sous le plateau de Charix.

Les roches voisines ont été autrefois l'objet d'une exploitation assez suivie. Ce sont des marbres excellents, de couleurs variées. Le pays est, du reste, fort riche au point de vue minéral; sur plusieurs points, on a constaté l'existence de l'asphalte; il y a là une précieuse réserve si jamais les mines de Seyssel devenaient insuffisantes[1].

Les eaux du lac de Silan et des cascades de Charix forment le torrent de Combet. C'est un bruyant et actif cours d'eau courant de chute en chute entre de hautes montagnes boisées, faisant mouvoir sur tout son parcours moulins, scieries de bois et de marbre. Ah! le brave et vaillant

1. Voir chapitre XV.

ruisseau ! La Semine, dans laquelle il se jette, n'est pas plus industrieuse que lui, proportionnellement même elle fait mouvoir moins de roues de tourneurs, de débitants de bois et de scieurs de marbres. Peut-être la vallée de la Semine est-elle plus grandiose. Ici, jusqu'à Châtillon-de-Michaille, la contrée est d'une grande beauté; vers Châtillon, les hautes cimes s'éloignent, mais elles sont superbes ainsi ; l'immense arête du Grand-Credo, dressée à plus de 1,600 mètres, forme un incomparable fond de tableau. Les rivières se sont creusé un lit d'une profondeur énorme. Au-dessous de Châtillon, la Semine atteint la Valserine, les deux rivières se mêlent au sein d'une des plus étonnantes fissures de ce Jura si riche en grands spectacles naturels.

La Valserine, moins large cependant, impose son nom au cours d'eau ; elle coule dans une vallée sévère, au bord de laquelle, parmi les escarpements, conduit un sentier. Je n'ai fait que traverser Châtillon, petite ville qui fut jadis la capitale du pays de Michaille ; je la connais de longue date ; je suis parti de là, il y a quelques années pour gagner la Faucille par cette adorable vallée de la Valserine, si verte, si fraîche et solitaire. Aujourd'hui, le pont des Oules m'attire.

Une *oule,* dans tout le Midi, c'est une marmite; les habitants des régions calcaires où les eaux ont si bizarrement sculpté et évidé les roches, ont donné ce nom aux cavités creusées dans le roc par les galets auxquels l'eau des crues a imprimé un mouvement circulaire. Nulle part les « oules » ne sont plus nombreuses que dans le pays de Michaille. La Valserine a d'abord déblayé le fond de sa vallée, transformant le thalweg en une dalle régulière. Puis les eaux estivales, rares et réduites à un simple chenal, ont peu à peu rongé, corrodé, entraîné le milieu du lit et s'y sont creusé une fissure d'une étonnante profondeur, mais d'une largeur si faible, qu'en plus d'un point on la franchit d'un faible bond. Pendant les crues, les torrents amènent des flots bourbeux, des roches, des cailloux. Qu'un obstacle se produise et la pierre arrêtée, mais en butte à la violence du courant, tournera sur elle-même et creusera peu à peu une oule. Dans la gorge étroite de la Valserine, les oules se sont creusées par centaines, cela forme le plus extraordinaire chaos que l'on puisse imaginer. Quant à la rivière, elle a si profondément poursuivi son œuvre de sciage de la roche, qu'elle disparaît sur plus d'un point. Au pont des Oules, une simple dalle franchit l'abîme, l'eau file audessous avec une vertigineuse rapidité. Sans le

garde-fou, on aurait peur de s'aventurer sur ce pont.

Un peu plus loin, la Valserine, ayant trouvé au-dessous de la dalle une roche plus friable et des fissures qui lui ont facilité sa tâche, s'est frayé un chemin souterrain. Pendant près de 400 mètres, elle disparaît complètement sous un plateau de roches fissurées, crevassées, creusées d'oules sans nombre formant un extravagant paysage. En cette saison, le spectacle est superbe, la rivière ne couvre plus la dalle de roches comme en hiver et ses eaux sont assez abondantes encore dans les canaux pour donner au site toute sa beauté.

Le pont des Oules est au-dessous de l'humble hameau de Musinens, décapité depuis quelques années. C'était le chef-lieu d'une importante commune dont Bellegarde dépendait. Mais Bellegarde se transforma : la gare considérable où les voyageurs venant de Genève subissaient la visite de la douane, où est venue se souder la ligne de Bourg, avait déjà attiré quelques maisons, auberges modestes ou cafés, le captage du Rhône et de la Valserine, en amenant l'industrie, a fait naître une ville bien bâtie, aux rues larges et droites, véritable centre pour une vaste région de la Savoie et du Bugey.

Vue de la route ou des collines voisines, la

jeune cité semble assise dans une ample et régulière vallée, rien n'indique aux regards les singularités merveilleuses du site. Les deux cours d'eau qui s'y réunissent, la Valserine et le Rhône, au lieu de couler à pleins bords, ont profondément creusé leurs lits devenus d'étroits et profonds abîmes ; c'est, en grand, le spectacle offert au pont des Oules.

Le travail accompli par la Valserine étonne davantage que celui du fleuve. Ce torrent, en somme modeste, a scié la roche à une profondeur extraordinaire ; son premier travail fini, il continue à ronger la pierre en portant son effort contre les parois du couloir qu'il a créé ; il a donc ainsi amené le cañon à une forme d'entonnoir, le fond étant bien plus large que le haut. Peut-être aussi la couche inférieure est-elle plus facilement affouillable, c'est la seule explication qu'on puisse donner du phénomène de la disparition du Rhône, si grand fleuve déjà à Genève et coulant tout entier à Bellegarde dans un abîme large de 2 mètres à peine ; il doit y avoir un lit inférieur, large, profond et invisible.

La Valserine est la rivière de Bellegarde ; deux grands viaducs l'y traversent : l'un, pour le chemin de fer, montre un instant aux voyageurs une cascade plongeant dans une eau d'un vert profond,

l'autre supporte la route et présente la fissure sous un aspect moins mystérieux. De là, toujours au fond de son couloir, la Valserine va rejoindre le Rhône; elle s'abîme dans le fleuve au sein d'un des sites les plus extraordinaires, le plus extraordinaire peut-être de la France entière, autrement curieux même que la fameuse « perte du Rhône », mais moins connu.

La perte du Rhône, d'ailleurs, n'existe plus. Les livres modernes attribuent la suppression du phénomène aux travaux faits pour amener à l'usine centrale de Bellegarde les eaux du fleuve. La *France pittoresque* d'Abel Hugo, parue en 1838, disait déjà que la voûte de rochers de 60 pas de longueur sous laquelle passait le fleuve, avait été détruite pour permettre le flottage et pour l'utilité de divers établissements industriels. Cette destruction devait remonter assez loin, car, en 1794, un ingénieur aventureux, nommé Boissel, avait réussi à descendre le cours du Rhône de Collonges à la mer.

La perte du Rhône n'en est pas moins une chose sublime. Le grand fleuve, large et profond jusqu'au-dessous de Collonges, vient au fort l'Écluse se heurter aux puissants massifs du Vuache, en Savoie, et du Grand-Credo, dans l'Ain. Désormais c'est un torrent étroit, profond, doué d'une

vitesse très grande. Cependant, il a encore des eaux très apparentes, car les roches sont dures et le lit fixe; mais, parvenu près de Bellegarde, il a scié la pierre, comme l'a fait la Valserine; au fur et à mesure que l'œuvre d'érosion s'est poursuivie, le fleuve est devenu presque souterrain, son lit s'est étendu au-dessous des rives. En amont du pont de Lucey, on ne voit plus qu'une simple fente dans la roche. Là, quand on se penche, on aperçoit, à une grande profondeur, une étroite lame d'eau bleue, d'un bleu sombre, douée d'une vertigineuse vitesse. La lèvre de l'abîme est si étroite, qu'on pourrait d'un saut la franchir, mais le spectacle est terrifiant et l'on n'oserait guère tenter le bond.

L'abîme, jadis, était recouvert par une daile, comme la Valserine au pont des Oules; c'était la perte du Rhône. Mais l'étroite faille où s'est englouti un cours d'eau si puissant est bien une perte encore.

Le pont de Lucey, simple arche de pierre qui dessert des carrières de phosphate, traverse un peu plus bas le fleuve, presque entièrement disparu. De là, rien ne saisit le visiteur : beau paysage de montagne, gorge pittoresque, et c'est tout. Le spectacle est autrement grandiose au confluent avec la Valserine, mais on ne se doute

pas de ce merveilleux tableau. Le confluent a été choisi pour asseoir l'usine où les eaux du fleuve, en partie captées par un barrage, viennent faire mouvoir les turbines destinées à fournir la force motrice aux usines de Bellegarde ; il faut demander l'autorisation de descendre dans l'abîme.

Le directeur a bien voulu m'accompagner dans ma visite. Rien ne saurait rendre l'impression produite par le gouffre. Le Rhône s'est élargi depuis sa sortie du pont de Lucey, mais il n'a guère plus d'une dizaine de mètres de largeur ; ses eaux, d'une effroyable profondeur, arrivent au fond du couloir entre de hautes roches qu'il a peu à peu sciées et qui surplombent d'inquiétante façon : on dirait des rangées de tours cyclopéennes penchées l'une vers l'autre.

La Valserine coule non moins profondément entre des roches semblables et, passant sous l'usine, vient tomber dans le fleuve par une chute superbe. Les eaux du canal dérivé du Rhône font mouvoir les turbines et se précipitent ensuite dans le fleuve en une furieuse nappe d'écume. Par les lèvres des deux cluses, la lumière du jour descend, blafarde ; le bruit des eaux, cette demi-obscurité produisent au bout d'un instant un effroi que l'on a peine à surmonter.


Lancrans
Pont des Oules
Fort de l'Ecluse
Ballon
Bellegarde
Entremont
la Maladière
Leaz
Vanchy
Arlod
Essertaux
Gresin
Eloise
Bourg-Châtel
Frenay
Fretière
Cusinens
Fme de Lapraz
Fme de Lanfaqueur
Beaumont
St. Germain
Fœnens
Argeon
Leschaux
Peillonex
Chêne en Semine
Vanzy
Franclens
Essertoux
Géniset

Toute cette violence des ondes a été utilisée cependant : partant de l'usine, de grands câbles vont de pylône en pylône faire mouvoir les roues des manufactures : scieries, minoteries, fabriques de pâte à papier, broyage de phosphates et, bientôt, filatures.

Tel est ce site étrange, sublime même, ignoré de la masse des touristes ; on va chercher bien loin des émotions moins fortes. La perte du Rhône, celle de la Valserine, le cañon formidable où les deux cours d'eau se mêlent sont fort peu connus ; ils seraient même ignorés encore sans l'étude très complète que M. G. Bourdon a publiée en 1894 dans le *Bulletin de la Société de Géographie* de Paris[1].

Au-dessous de Bellegarde, il est malaisé de suivre le fleuve. Il coule désormais dans un cañon véritable, qui atteint parfois près de 200 mètres de profondeur. Les roches, rongées par le courant, forment des escarpements grandioses ; presque toujours la partie supérieure s'avance en

1. En 1877, nous avons étudié à un point de vue particulier le cañon du Rhône dans une étude sur le « Rhône navigable de Genève à la Méditerranée ». Nous y signalions le *Voyage pittoresque et navigation exécutée sur une partie du Rhône réputée non navigable,* dont M. Bourdon a résumé les dramatiques incidents.



balcon au-dessus du Rhône. Sur un seul point, on peut contempler l'abîme, c'est au village d'Arlod où l'on a jeté une frêle passerelle. Mais ici les falaises n'ont pas encore atteint toute leur hauteur. A mesure que le fleuve descend vers le sud, les montagnes se haussent et l'abîme croît en profondeur. Faut-il l'avouer? je n'ai pas osé regarder, c'est-à-dire me pencher sur la lèvre de roches dominant le défilé de Malpertuis.

Et cependant cette gorge effrayante a été parcourue en bateau; peut-être pourrait-on y lancer un vapeur solide qui conduirait de Pyrimont les touristes avides d'émotions fortes.

En l'an III, le citoyen Boissel tenta l'expédition que j'ai déjà signalée et dont M. Bourdon a remis au jour le curieux récit. Cet ingénieur, visitant la perte du Rhône, frappé de l'avantage qu'il y aurait à s'assurer des conditions de navigabilité entre la perte et Seyssel, résolut de se lancer sur le torrent. C'était du courage, car les habitants faisaient de sinistres récits sur les défilés et ceux-ci, aujourd'hui encore, feraient reculer les plus braves.

Boissel, avant de se risquer sur ce Rhône à demi souterrain, avait voulu explorer les bords du cañon; le récit de ce premier voyage rend assez bien la sensation qu'on éprouve aujourd'hui, toute

part faite à la différence des temps; aujourd'hui nous voyons autrement les choses :

Depuis le confluent de la Valserine jusqu'à Arlod, on peut à peine découvrir le fleuve en un ou deux points du haut de ses bords qui côtoient la plaine. Même difficulté depuis Arlod jusqu'à Génissiat. Que vous descendiez, soit par le sentier d'Arlod qui mène à un petit pont où l'on traverse le Rhône sur un arbre de médiocre longueur, soit par le sentier de Malpertuis, seuls accès vers ses eaux, la hauteur effroyable des roches suspendues sur votre tête d'étage en étage vous semble autant de barrières entre vous et le monde habité. L'aspect des flots comprimés dans les entrailles de la terre qu'ils ont déchirée imprime l'étonnement et la peur. Quelques habitants de la plaine se hasardent cependant à couper les bois enracinés sur les versants de ces redoutables berges. Si, comme eux, suspendu à quelques branches qui pendent sur l'abîme, vous tâchez de le découvrir, quelquefois les saillies intermédiaires des roches en interceptent la vue. Il ne vous en revient qu'un bruit effroyable, indice de la fureur des eaux. Mais s'il vous est rendu visible, l'immense profondeur où vous l'apercevez à travers l'obscurité qui le couvre vous semble une malédiction de la nature au milieu du pays riant et fertile où vous êtes placé. Quant à moi, qui cherchais s'il était possible de naviguer sur cette partie du Rhône, je ne rapportai de mes premières courses que le découragement et le vide absolu de pensée qui l'accompagne.

Cependant, Boissel se décida à tenter l'aven-

ture ; il fit construire à Seyssel un bateau de dimensions assez modestes : 12 mètres de long, 3 de large, 1 de hauteur. L'embarcation conduite à Collonges sur un char spécial traîné par 10 chevaux et 20 bœufs fut lancée le 30 fructidor an III. Mais l'équipage, recruté à grand'peine, prit peur. On n'avait pas encore fait une demi-lieue et les mariniers désertèrent, les habitants firent démarrer l'embarcation ; après bien des aventures elle alla se briser au-dessous de la perte.

Boissel fit construire un autre bateau et le mit à l'eau près du confluent de la Valserine ; on dut le descendre au moyen de cordes, car il n'y a pas de rivage abordable. Les mariniers de Seyssel voulurent cette fois être de la partie : ils s'embarquèrent avec l'audacieux ingénieur. Un moment, ils se crurent perdus en passant sous la chute de la Valserine qui produisait de furieux remous.

Ce fut un voyage hardi ; jusqu'au défilé de Malpertuis, on descendit sans trop de peine, tantôt sur un tranquille chenal, tantôt sur des eaux furieuses. Mais, à Malpertuis, le niveau du fleuve effleure presque la roche projetée comme une voûte, la barque n'aurait pu passer ; halée avec des cordes elle redescendit de l'autre côté de l'obstacle. La descente reprit, un mauvais passage restait : le rapide de la Glière, rempli de roches ;

on le franchit cependant; désormais le fleuve était plus tranquille, on déboucha des gorges, on passa devant le Parc et enfin l'on arriva à Seyssel au milieu des acclamations poussées par les habitants des deux villes[1].

Ce voyage de Boissel n'a pas été renouvelé. Il serait facile cependant de l'entreprendre de nouveau avec chance de succès. Le passage de Malpertuis peut être amélioré : il ne serait pas difficile d'abattre les roches qui forment voûte de façon à créer une corniche plus haute. Le halage sur câble fixe permettrait de remonter un vapeur dans les rapides et la descente ne serait qu'un jeu. Il y a quelques années, un des grands bateaux qui font le service du lac du Bourget à Lyon put arriver jusqu'à Malpertuis, cela montre le peu de difficultés présentées par le rapide de la Glière.

Le jour où l'on aura créé ce service pour les touristes, le cañon du Rhône, la perte du fleuve, les gorges de la Valserine prendront la place qui leur est due parmi les curiosités de la France.

Et quel riant pays on découvrira alors! Au-dessus de l'abîme, sur la rive savoisienne surtout, le contraste est immense entre le cañon profond

1. Voir, pour la navigation du Rhône entre le Parc et Seyssel, le chapitre XV du présent volume.



où coule le Rhône et les villages ombragés de noyers, entourés de beaux vergers et de vignes, en face des *crêts* hardiment découpés qui se dressent sur la rive droite comme une muraille cyclopéenne.

VI

LE VALROMEY ET BELLEY

La « Côtière de Dombes ». — La Valbonne. — Pérouges. — La vallée de l'Albarine. — Saint-Rambert et Tenay. — Le Saut de Charabotte. — Le plateau d'Hauteville.

Lhuys, mai.

Si la Dombes est sauvage et solitaire, le sommet, les pentes et le pied de la falaise qui la supporte sont presque partout couverts de villages, presque des villes, fort populeux. Si, aux abords même de Lyon, les pentes trop raides sont restées couvertes de taillis, c'est à partir de Neyron, sur toute la « *Côtière* de Dombes », une interminable rue, véritable faubourg de Lyon, où les teintureries et les ateliers de la grande ville ont essaimé. Miribel est la plus industrielle de ces grosses communes ; elle est bien nommée : de sa colline, on a une merveilleuse vue sur l'archipel de la Pape qui donne au Rhône une largeur si démesurée, la plaine du Dauphiné, les Cévennes, le massif de Chartreuse et les Alpes

éblouissantes. Mais le lieu de rendez-vous est Montluel, loin du fleuve, en un point où la Côtière est coupée pour livrer passage au joli ruisseau de Sereine, émissaire d'une grande partie des étangs. C'est une coquette ville, assez industrieuse, animée par les officiers et les soldats de la Valbonne pendant les séjours de la garnison de Lyon.

Le camp est fort morose, il est vrai : il aligne ses baraques dans une plaine sans arbres, sans eau, couverte de cailloux roulés, tout comme la Crau. C'est un triste pays, il serait lugubre sans les lointains horizons de montagnes. La route de Genève borde la plaine au pied de la Côtière jusqu'au delà de Meximieux. C'est un parcours monotone, mais le chemin de fer permet d'échapper rapidement à l'obsession du désert.

Meximieux, placée comme Montluel à l'issue de l'un des cours d'eau descendus du plateau de Dombes, n'a rien pour arrêter le visiteur, mais sur l'autre rive du Longevent se dresse un des plus curieux bourgs féodaux de la France. C'est Pérouges, chef-lieu d'une commune de 700 habitants, considérée encore comme ville à cause de ses remparts. Tout le pays de la Valbonne fut jadis une marche entre deux petits peuples ennemis, les Dauphinois et les Savoyards, car le Bugey a

été, jusque sous Henri IV, propriété des ducs de Savoie. Les rives de l'Ain et du Rhône virent bien des batailles. Aussi chaque défilé, chaque trouée dans la Côtière de Dombes était-il gardé par un château ou une petite ville fortifiée. Pérouges, commandant une vallée conduisant à Villars et à Chalamont, il ne faut pas s'étonner si ce promontoire de cailloux roulés, de difficile accès, est devenu une forteresse. Forteresse fort exiguë; la place manquant, on a fait un plan permettant de renfermer la plus grande population possible sur un étroit espace. Le rempart, presque circulaire, est en quelque sorte l'envers des maisons. Le mur extérieur des édifices privés devait avoir une grande épaisseur, aucun jour ne pouvait y être pris, des tours flanquaient de distance en distance cette muraille percée de deux portes, l'une au levant, l'autre au couchant.

De la route montant de Meximieux on ne saurait reconnaître cette disposition originale, mais dès qu'on a pénétré sous la porte de l'ouest flanquée de tours, on se trouve dans une rue circulaire, placée entre les maisons des remparts et un noyau de constructions vieillottes, décrépites, gardant encore des traces d'élégance ; d'étroits boyaux, ruelles fort sales, conduisent de cette *rue des Rondes* à une place centrale. Plusieurs de ces

ruelles sont voûtées et forment ainsi des corridors obscurs.

Le calme de l'étrange cité est absolu, à peine de temps en temps, rencontre-t-on une ombre silencieuse. On dirait que la vie s'est complètement retirée. Il y eut peut-être 2,000 habitants jadis, on en trouverait difficilement 400 entre les murailles. En 1866 encore, la commune comptait 890 âmes. La population est descendue dans la plaine ou s'est portée à Meximieux.

Cependant Pérouges a un brillant passé. Dans les luttes entre Savoyards et Dauphinois qui rappellent assez les combats entre les villes grecques, Pérouges résista victorieusement. En 1468, les Dauphinois se crurent un moment maîtres de la ville, déjà ils avaient pris une porte et l'avaient descellée avec ses gonds. Mais les Pérougiens réussirent à les chasser et les Dauphinois en restèrent avec leur courte honte... et la porte. Le duc de Savoie exempta Pérouges de tout impôt pendant vingt années, en récompense de son courage.

Pauvre vieille ville! elle devrait bien être classée parmi les monuments historiques. Bien peu de cités féodales sont restées aussi complètes, on la parcourt comme en un rêve évoquant pour nous la vie des aïeux.

Aussi, lorsqu'on a repris le train et, en quel-

ques minutes, atteint Ambérieu, l'impression est singulière. Les chemins de fer de Lyon, de Bourg, de Genève et de Villebois ont fait naître une des plus vastes gares du réseau français. Sous le grand hall la foule se presse, si Pérouges est morte, cette entrée du Bugey est d'une vie intense.

La route conduisant à la ville s'est bordée de maisons, les rues se sont prolongées vers la montagne et la plaine. Cependant Ambérieu n'a pas autant profité qu'elle aurait pu le faire de son admirable situation commerciale à l'issue d'une des grandes vallées du Bugey, près d'une rivière abondante. Certes, il y a quelques usines, mais l'industrie s'est implantée plus loin, dans la gorge sombre de l'Albarine.

C'est une dépendance industrielle de Lyon, dont l'industrie est bien particulière ; ce n'est pas la soie elle-même qu'on met en œuvre : on y travaille les déchets de ce textile. Le Bugey ne possède guère qu'une grande usine de tissage en soie, une des plus considérables de la région lyonnaise ; elle est au nord d'Ambérieu, à Jujurieux, et compte 300 métiers sur les 655 de l'Ain, elle occupe plus de 1,000 ouvriers, dont 600 jeunes filles ; longtemps elle a été présentée comme une usine mo-

dèle; son fondateur, M. Bonnet, était un simple ouvrier parti de ce village pour Lyon, il y fit fortune et voulut en faire profiter son pays natal. Son organisation est semblable à celle de l'usine Martin à Tarare[1].

La vallée de l'Albarine n'a que 90 métiers, à Saint-Rambert.

Cette vallée de l'Albarine peut être considérée comme le type des vallées bugeysiennes; il en est de plus fraîches, de plus riantes aussi, mais nulle part la « cassure » des roches n'a été plus nette; nulle part les escarpements ne sont plus hardis. Partout où la vallée s'élargit un peu, des vignes, des prairies, des noyers, des champs étroits ont été conquis. Le paysage est du reste familier aux voyageurs : une des grandes voies ferrées du monde, celle de Paris à Genève, à Aix et à Turin, emprunte l'étroite fissure. Ceux qui savent voir n'ont jamais oublié ces sites grandioses, parfois gracieux, animés par le torrent clair. Des cluses secondaires aboutissent à la fracture principale; chaque détour, chaque confluent a fait naître un groupe de population avec ses moulins, ses scieries, ses fours à chaux ou à ciment. L'Albarine roule assez d'eau pour y faire mouvoir des roues

1. Voir *Voyage en France*, 7e série, p. 229.

plus nombreuses encore. Aussi peut-on prédire aux centres industriels un accroissement continu. Saint-Rambert, par exemple, si curieux avec son rocher surmonté de ruines féodales, s'est peuplé d'usines. Jadis elle avait des forges et fabriquait des toiles, ces industries ont disparu, mais le moulinage de la soie, le cardage et la filature des bourres de soie[1], la papeterie, ont remplacé ces petits établissements. 3,500 habitants vivent du travail fourni par les chutes de l'Albarine.

Au delà de Saint-Rambert, la gorge se fait plus étroite, les roches à pic sont plus hautes encore. La rivière, la route, la voie ferrée, se disputent le fond de la vallée, les usines se succèdent à longs intervalles, mais on les retrouve nombreuses à Argis, à l'entrée d'une combe riante, boisée et complantée de vignobles. Argis est un grand village avec une immense filature de soie. Ses fabriques et ses maisons se prolongent jusqu'à Tenay, centre industriel plus important que Saint-Rambert. L'Albarine, descendue du nord, y tourne brusquement à l'ouest; ses eaux bruyantes broient la roche à ciment, font mouvoir les métiers de bourre de soie et ceux qui tissent les fils métal-

1. Voir, dans la 7e série du *Voyage en France*, aux chapitres sur Tarare et Thizy, la description de cette industrie de la bourre.



liques. Un grand établissement fabrique des tissus avec le laiton, le fer, l'acier, le bronze phosphoreux, même l'or et l'argent. On y perfore les plaques de métal pour faire des tamis, on fabrique les ressorts pour la quincaillerie. Ville manufacturière récente, Tenay, pour loger ses colonies d'ouvriers, a dû construire des « cités » ; elles n'ont pu enlever au vieux bourg son aspect pittoresque.

Les environs de la ville sont bien connus des touristes et des passagers, car le chemin de fer, s'il abandonne l'Albarine, s'engage dans la gorge nue et sévère des Hôpitaux où dorment de longues mares, appelées lacs par les habitants.

Combien plus charmant est le pays dans la haute vallée de l'Albarine! On quitte Tenay pour pénétrer dans la gorge étroite mais grandiose où, jusqu'à Chaley, les usines se succèdent. Les rochers immenses projettent des ombres profondes et donnent parfois au site une beauté tragique. La cluse est très fréquentée par les Lyonnais, qui vont en excursion à la fameuse cascade de Charabotte et à la chute de l'Albarine.

Au petit village de Chaley, le paysage s'agrandit soudain : au lieu d'une cluse étroite, c'est un cirque très large, sur lequel s'ouvrent plusieurs vallons latéraux. L'Albarine y pénètre par une

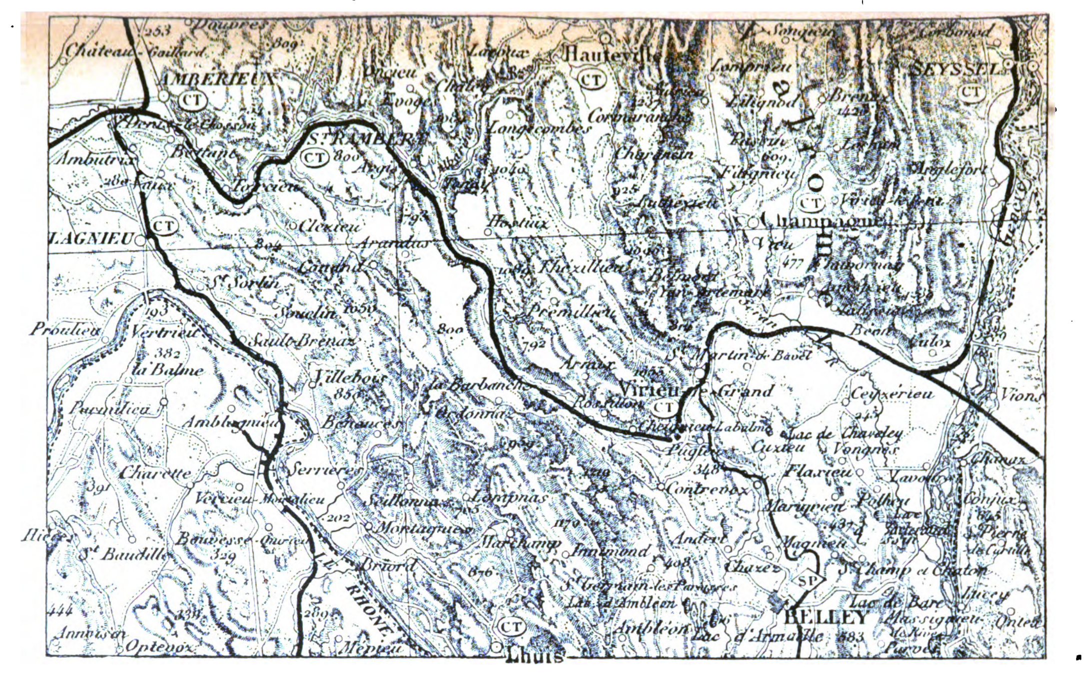
chute de 150 mètres, car le plateau d'Hauteville, d'où elle descend, se termine en escarpements.

Lorsqu'il y a de l'eau en abondance, le spectacle est d'une grande beauté, dit-on ; le torrent projeté dans le fond de la vallée doit être superbe en effet, mais nous sommes en juin, les dernières neiges ont fondu, et c'est à peine un suintement sur l'énorme paroi. Les sources de Charabotte, qui jaillissent du rocher, sont encore abondantes, il est vrai, et compensent un peu la déception.

Malgré tout, le grand cirque est superbe, la route s'élève péniblement sur ses flancs et, soudain, débouche sur un vaste plateau de prairies encadrées de petites hauteurs boisées de sapins et de hêtres, c'est le bassin d'Hauteville, un des plus agrestes de tout le système du Jura.

Un gros bourg, de prospère apparence, est au cœur du plateau, c'est Hauteville. Grâce à son altitude de 841 mètres, à ses bois de sapins, à la pureté de l'atmosphère, Hauteville est devenu pour les Lyonnais une station d'été. Les cimes voisines sont d'une ascension facile, de là on découvre de merveilleux panoramas sur les Alpes et l'on jouit d'une vue intime sur la belle vallée du Valromey.

Le calcaire d'Hauteville est une pierre semblable à du marbre, susceptible du plus beau poli et



LE VALMOREY ET LES LACS DU BAS BUGEY

D'après la carte de l'état-major au $\frac{1}{320,000}$.

dont l'emploi est grand dans l'architecture monumentale. Les carrières, les ateliers où l'on débite la pierre, les scieries de bois et de marbre donnent une activité assez grande à Hauteville. Mais le pays est surtout pastoral; les fromageries du plateau fabriquent du fromage de Gruyère dont la qualité est excellente.

VII

LES LACS DU BAS BUGEY

En Valromey. — Belley. — Les petits lacs du Bugey : Chavoley, Barterand, Bare, Armaille, Ambléon. — La montagne de Tantaine. — Le lac de Millieu.

Hier matin, dès le point du jour, j'ai quitté ce joli bourg d'Hauteville, où les hôtels ont encore des soins paternels pour le voyageur. Je compte gagner Artemare et prendre le train pour Belley. Le ciel est pur; dans le fond des vallées la chaleur doit être forte, mais à cette altitude l'air est vif encore; des émanations balsamiques viennent des forêts de sapin. On marche gaîment dans ces combes solitaires. Bientôt voici Cormaranche, si riant avec ses maisons en pierre de taille, son église bâtie en pierre d'Hauteville et, au delà, la forêt de Cormaranche, où les arbres sont de si belle venue parmi les blocs énormes de rochers couverts de mousse.

Le chemin monte entre les arbres jusqu'à un col d'où l'on a, soudain, une vue sublime sur les

crêtes du Jura et les Alpes. A mes pieds s'étendait le Valromey tout entier, si beau avec ses bois et ses pâturages où paît un nombreux bétail qui enrichit le pays par la production fromagère.

Le Valromey, ancien lieu d'exil des Romains, qui lui ont laissé leur nom, devait être une retraite fort supportable. C'est la perle des vallées du Bugey. Mollement enchâssée entre les énormes contreforts du Grand-Colombier et les hautes cimes que recouvre la forêt de Cormaranche, elle est couverte de verdoyantes prairies entourées de grands arbres, de vignobles et de vergers. Longue de douze à quinze kilomètres, large de six, elle renferme une quinzaine de gros villages et une foule de hameaux perdus dans les arbres ou éparpillés sur le flanc des montagnes. Champagne, la petite capitale du pays, située sur une éminence, semble commander le verdoyant bassin. Il est peu de paysages plus sympathiques et plus empreints d'une sorte de majesté riante.

J'ai fait une longue halte au pied de la forêt de Gervais. D'ici, on domine tout le Valromey et l'on voit se dresser la masse énorme du Colombier venant brusquement mourir dans les marais de Lavours. Au delà on distingue le Rhône, le curieux Mollard de Vions, la pittoresque chaîne

de la Dent-du-Chat, la partie septentrionale du lac du Bourget. Puis, au loin, dominant une série de chaînes parallèles, parmi lesquelles se dresse la haute pyramide du Grand-Som, la grande chaîne des Alpes, depuis les monts de la Tarentaise jusqu'aux sommets de la Maurienne. Merveilleux tableau, que l'on ne saurait se lasser de contempler.

Après un séjour d'une heure sur la montagne, nous commençons à descendre. La route se tord en lacets interminables et nous présente à chaque instant le pays sous de nouveaux aspects. A Hauteville, nous avons laissé les lilas et les pommiers à peine fleuris ; ici, nous sommes au sein d'une campagne d'une merveilleuse fécondité. Les champs de blés ondulent, coupés par les tapis rouges des trèfles en fleur et les prés couverts de marguerites et de boutons d'or.

Heureux pays où les bois, les champs et les prés donnent tant de variété et causent une telle activité ! Partout où il y a des torrents, des scieries débitent les sapins ; dans les villages, de grandes fruitières fabriquent en quantité le gruyère et le *persillé,* plus connu à Lyon sous le nom de *fromage bleu.*

Le chemin descend longtemps pour aller re-

joindre la grande route. Voici enfin le creux de la vallée : le Seran s'y est creusé un lit d'une profondeur vertigineuse et coule sous des voûtes calcaires, dans des cuves à peine visibles, en faisant gronder ses eaux bouillonnantes. Le pont de Champagne, où l'on traverse le torrent, est jeté au-dessus d'un abîme plein de rochers et de grands arbres, au fond duquel on aperçoit difficilement les eaux claires qui grondent dans leur prison de rochers. Le paysage devient plus méridional. On sent qu'on va quitter la région des montagnes. Voici Yon, puis, plus bas, Artemare.

Ici finit le Valromey par des chutes qui précipitent le Seran dans la dépression basse des marais de Lavours. Le torrent s'est calmé, même il est navigable par moment. Au pied d'Artemare sont des chantiers de bateaux; ils sont peu actifs maintenant, mais il y a vingt ans encore, on construisait des radeaux et des bateaux ; laissés sur la grève au temps des basses eaux, ils étaient soulevés par le flot de crue et descendaient alors par les terres basses jusqu'au fleuve, qui les emportait vers le Midi. Je n'ai vu aujourd'hui ni un radeau ni la moindre « rigue ».

Le temps me pressait, je voulais arriver ici de bonne heure et les trains correspondent difficile-

ment avec Belley pour les voyageurs venant d'Artemare.

Le chemin de fer conduisant à la capitale du Bugey se détache de la grande ligne à Virieu-le-Grand ; il traverse une jolie contrée, où les hauteurs calcaires sont bien moins découpées que dans le haut Bugey. Ce sont des collines pittoresques, ayant des formes douces, contrastant avec celles des montagnes de Tenay ou de Nantua ; il y a bien encore des escarpements, mais ils surgissent au-dessus de pentes molles, plantées d'arbres fruitiers, noyers et châtaigniers surtout. La vigne et le maïs sont la base des cultures ; la vigne ici déjà, se présente en *hautins,* c'est-à-dire sous forme de pampres grimpant aux merisiers et aux ormeaux. C'est une contrée très accidentée, où, sauf la vallée du Furans, il n'y a pas d'unité dans la topographie du pays. Entre les collines, des étangs sont indiqués, la carte leur donne le nom de lac.

Des lacs ! si je les visitais ? En voici un près de la gare de Chazey, à une demi-lieue à peine, c'est le lac de Chavoley. Je descends de wagon et, traversant Cuzieu, me dirige vers Chavoley. Bientôt on arrive en vue du lac, ou plutôt des lacs, car il y en a deux, séparés par une étroite arête, por-

tant les maisons du hameau de Morgnieu. Le site est d'une grâce exquise, c'est un vaste bassin entouré de petites collines boisées, où la roche surgit, dominée, à Chavoley, par des ruines féodales. Au fond, encadré dans ce joli décor de hauteurs, dort la nappe bleue du lac aux rives sinueuses. Il est de médiocre étendue, 13 hectares au plus; auprès de son voisin de Morgnieu, il semble une vaste nappe. Aucun ruisseau ne sort de ces belles vasques, mais, à travers les calcaires fissurés dans lesquels ils dorment, les eaux s'infiltrent et vont former dans les vallons voisins de belles sources dont un ruisseau conduit à Chazey les ondes transparentes.

Au sud-est des lacs, des collines plus hautes se dressent en chaînons parallèles, supportés par une terrasse régulière. J'ai fait l'ascension de la plus élevée de ces crêtes, entre Vongnes et Marignieu; elle atteint 512 mètres au-dessus de la mer, près de 200 mètres au-dessus de la vaste étendue des marais de Lavours. Le revers oriental de ces collines vers le marais, de Ceyzérieu au Rhône, est bordé de hameaux et de villages enfouis dans les vergers, c'est une contrée très riche et prospère, en vue des énormes escarpements du mont du Chat et des plus hauts sommets du Bugey.

De cette petite montagne, un sentier conduit

au village de Marignieu, un autre mène au lac de Barterand, le plus vaste et le plus gracieux peut-être de la région de Belley. Des collines aux formes douces, très vertes, l'entourent. C'est un ovale allongé, d'une superficie de 19 hectares; les eaux, limpides, atteignent une profondeur de 15 mètres. Aucune habitation sur les bords. L'émissaire du lac sort entre deux collines près du hameau de Lézieu pour gagner le Seran. Le lac est à 300 mètres, la rivière à 235, c'est donc une chute de 65 mètres sur un parcours de moins d'un kilomètre. C'est en réalité une cataracte, ce ravin boisé, riant, frémissant où roulent les eaux du Barterand. Le site est très beau, il vaudrait une visite, mais qui songerait à visiter ces lointaines collines? Sur les ressauts de ce grand escalier hydraulique, une dizaine de petites usines vermoulues et moussues : moulins, scieries, battoirs, font gaiement tourner leurs roues; aussitôt après, le torrent s'épanche dans les marais de Lavours pour aller gagner le Seran.

Le bassin du lac de Barterand a failli devenir un centre industriel. Alors que le pétrole n'avait pas encore pénétré dans l'économie domestique, on avait exploité des carrières de schiste dont on extrayait l'huile, comme cela se fait encore à Autun. M. Corcellet, de Ceyzérieu, à qui l'on doit

une intéressante monographie des lacs de son pays[1], donne comme raison de cet abandon un rendement insuffisant. La concurrence du pétrole doit bien y être pour quelque chose.

Le lac de Barterand[2] devait être jadis plus étendu, car une vallée prolonge la nappe de ses eaux jusqu'aux abords de Saint-Champ-Chatonod, au pied de la jolie colline boisée de Bare. Un petit col conduit au sud dans une vallée étroite où dort un autre lac, reste évident d'une nappe plus étendue, car, jusqu'aux abords de Belley, s'étend une zone marécageuse. C'est le lac de Bare ou de Barque. La route de Belley à Seyssel le longe, près de prairies marécageuses ; sur l'autre rive, il est bordé par une haute crête très abrupte, couverte de taillis, qui semble surgir du fond des eaux. Long de 650 mètres seulement, large de moins de 200 mètres, c'est bien un lac, car il a une profondeur de 20 mètres.

Jusqu'à Belley, on suit l'ancienne route lacustre, puis, au delà de l'Ousson, on monte sur le plateau où la ville est construite. Plus peuplée

1. Publiée dans les nos 4-6 du *Bulletin de la Société de géographie de l'Ain* (1893).

2. Appelé aussi et plus communément Bertrand, mais j'ai conservé les indications de la carte de l'état-major.



que Nantua, cette capitale du Bugey est loin d'avoir le bel aspect de celle-ci ; elle possède un large « cours » bordé de merveilleux platanes, mais la cité est formée de maisons basses et sans caractère, rarement on rencontre un de ces antiques logis seigneuriaux qui donnent tant d'attrait aux vieilles métropoles de province. Ville épiscopale, peuplée de prêtres, elle est célèbre par la bonne chère de ses hôtels ; Brillat-Savarin était de Belley, il y vécut comme magistrat. Le séminaire eut comme élève le jeune Lamartine.

Depuis la guerre, Belley s'est un peu réveillé de sa torpeur; on lui a donné un régiment d'infanterie qui fournit la garde des forts de la frontière : Pierre-Châtel, l'Écluse, les Rousses; on a construit un chemin de fer et la population s'est bientôt accrue. La métropole religieuse de l'Ain a donc beaucoup gagné, elle devrait devenir un centre d'excursion : près d'elle sont les plus beaux sites de la vallée du Rhône; ses vallons, ses petits lacs, sont dignes d'une visite.

Ils ne sont pas moins nombreux sur la rive droite du Furans, les lacs. A deux lieues de Belley, c'est le lac d'Armaille, enfoncé comme un coin entre de belles collines calcaires. Ce joli bassin de 13 hectares alimente Belley en eaux potables. Plus haut, une flaque d'eaux sombres

s'appelle, un peu pompeusement, lac de Chailloux.

La région montagneuse, à l'ouest de Belley, n'est pas encore très visitée. Elle mériterait cependant d'attirer les touristes; je l'ai traversée aujourd'hui pour venir prendre à Lhuis la voiture de Villebois. Le chemin passe près du lac d'Armaille et gagne Ambléon en longeant le pied du superbe massif calcaire, boisé de chênes et de sapins, appelé montagne de Tantaine. Là encore sont des lacs. Le temps m'a manqué pour les visiter; ce sont la grande lagune d'Arborias et, près de Conzieu, les petits laquets de ce nom; plus haut, dans un pli de montagne, à 528 mètres, est le laquet de Crozet, où l'on a trouvé les ruines d'un aqueduc qui conduisait les eaux à la ville romaine riveraine du Rhône, remplacée de nos jours par le bourg de Groslée.

Mais j'ai longé le petit lac d'Ambléon, qui étend son ovale d'eaux bleues entre des hauteurs boisées au-dessus desquelles se dresse la table terminale de Tantaine, haute de plus de 1,000 mètres. Un chemin carrossable, dont l'altitude est presque toujours supérieure à 700 mètres, fait le tour du massif central pour descendre à Lhuis par d'interminables lacets aboutissant au gros hameau du Millieu, près d'un dernier lac dont les

eaux forment le ruisseau de Lhuis, qui descend avec tant de rapidité jusqu'au Rhône.

Ah ! les belles montagnes, les heureux vallons que ces coins du pays bugeysien trop tôt parcourus, sous une pluie battante qui m'a poursuivi jusqu'ici ! Combien j'ai maudit l'averse, elle m'a empêché de continuer la route pour aller sur le plateau de la Morgne, visiter ces villages ignorés : Seillonnaz, Lompnaz, Marchamp, Innimond surtout, dont les maisons couvrent à 900 mètres d'altitude un bassin de prairies entouré de grands bois de hêtres. Mais toute cette partie du Bugey disparaît aujourd'hui dans les nuages.

VIII

LES BALMES VIENNOISES

Chemin de fer de l'Est de Lyon. — Banlieue pelée. — Les melons de Décines. — Pont-de-Chérui et son usine. — Les cercles de crinoline et les paillons.

Crémieu, mai.

La gare de l'Est de Lyon est un peu, pour Lyon, ce qu'est la gare de Sceaux pour Paris. Ce serait la terreur des cochers de fiacre si les tramways, en multipliant leurs rails, n'avaient prédisposé ces messieurs à plus de philosophie. On l'a établie sur la limite même de la ville, dans les terrains laissés libres par la démolition des fortifications de Louis-Philippe, près des immenses magasins militaires construits à la place des glacis du fort de Villeurbanne et reliés aux voies ferrées et aux tramways.

Le chemin de fer partant de cette gare est une petite ligne reliant Lyon à la vallée du Guiers, c'est-à-dire à la Savoie par le Dauphiné. Il n'a que 72 kilomètres de longueur, un embranche-

ment de 19 kilomètres le rattache au grand coude du Rhône. Cette région est un pays agricole, médiocrement fertile, car elle est composée de plaines formées par les apports du Rhône et des glaciers et de marais immenses laissés par le fleuve au cours de ses divagations. Cependant, la culture a su le transformer, de nombreux villages sont nés dans la plaine ou sur les petits massifs de collines qui la hérissent. Le manque d'eaux courantes ne lui a pas permis de prendre l'essor d'autres parties de la région, mais un centre industriel s'est créé sur les bords de la rivière la Bourbre, et le massif calcaire de Crémieu, une des merveilles de la France avec ses grottes, ses gorges, ses sources, ses châteaux, attire les touristes lyonnais. Cela a suffi pour faire vivre et prospérer un chemin de fer sans subvention, ni garantie d'intérêt.

On aurait peine à le croire, cependant le fait est exact : l'Est de Lyon, construit aux frais d'une société belge, transporte sur son réseau de 91 kilomètres, sans une seule ville de plus de 2,000 âmes sur la route, 500,000 voyageurs par an ; il remet au P.-L.-M. ou en reçoit en transit 135,000 tonnes par année, sans compter un trafic local considérable. Ces résultats sont le fruit d'une exploitation fort sage qui, n'ayant pas de

cahier des charges trop draconien, a pu modifier sa tarification selon les besoins. On a fait ici un essai curieux de réduction du prix des places. Avant la diminution produite par l'impôt, la Compagnie de l'Est de Lyon avait déjà accompli une réduction de 15 p. 100 et le nombre des voyageurs était passé de 250,000 à 310,000. Lors de la suppression de l'impôt par l'État, la Compagnie abandonna au public le montant de cet impôt, en étendant même sa largesse aux billets d'aller et retour ; le prix de ce billet, en 3e classe, est tombé à 2,9 centimes par kilomètre. Dès la première année, on avait 360,000 voyageurs et 450,000 la seconde, pour atteindre les chiffres actuels qui ne cessent de s'accroître.

De même pour les marchandises. Mais ici les ressources du sol ont fort aidé les tarifs. De Crémieu à Soleymieu, sur 14 kilomètres, le calcaire produit une chaux hydraulique et un ciment excellents. Au nord, le grand coude du Rhône, en Dauphiné et en Bugey, est le pays classique des pierres calcaires dures. Le chemin de fer a donné aux carrières et aux fours une grande activité. Le village de Trept, jadis sans industrie, a deux usines fournissant 20,000 tonnes de chaux; Bouvesse faisait 8,000 tonnes, on est passé à 40,000; les carrières de moellons ouvertes depuis la création

du chemin de fer font de 5,000 à 20,000 tonnes, selon l'activité de la construction. Les carrières de pierre de taille de Trept sont montées de 2,000 tonnes à 7,000; les carrières de castine de Poleyrieu, ignorées jadis, font de 12,000 à 18,000 tonnes. Et chaque année voit s'accroître l'activité de cette région à laquelle suffisaient amplement, il y a quinze ans, trois diligences transportant 50 voyageurs par jour.

Ces résultats méritent l'attention : ils ont été obtenus, je le répète, sans charges pour l'État ou les départements intéressés.

En route maintenant pour cette région si profondément transformée en quelques années. Le train court dans une banlieue rappelant un peu Courbevoie ou Colombes : mêmes petites maisons, mêmes jardinets, mêmes rues régulières et calmes, entourées de champs. Ce sont Montchat, faubourg de Lyon, et Villeurbanne, grosse ville industrielle qui ne tardera pas à être englobée par sa voisine. Déjà le rempart fortifié a commencé l'œuvre en renfermant dans l'enceinte Villeurbanne et partie des communes voisines. Nous traversons la muraille de moellons percée de meurtrières, précédée d'un fossé sec et flanquée de batteries ; l'ensemble est simple et suffisant pour le rôle actuel de l'en-

ceinte du réduit dans un camp retranché. Une telle « chemise de sûreté » reliant les anciens forts de Paris remplacerait avantageusement la lourde ceinture actuelle.

Aussitôt au delà, on entre dans la zone des forts; l'un d'eux, Bron, couvre un mamelon, flanqué par les batteries de Lessivaz et de Parilly. Aujourd'hui, on trouve cette défense trop rapprochée, Bron est devenu fort de seconde ligne; c'est plus en avant, sur les collines de Meyzieu, de Genas et de Saint-Priest qu'on a installé la défense. Décines, où nous nous arrêtons, est commandé par une batterie d'où l'on domine une plaine fameuse par sa culture en grand du melon, dont on fait à Lyon une consommation énorme.

Les collines appelées les Balmes viennoises du nom de la ville principale dans cette portion du Dauphiné, tombent à pic sur le Rhône; dans l'intérieur elles affectent des formes molles, elles ont été arrondies par les glaciers; seul le mamelon de Meyzieu, couronné par une vieille tour entourée de grands arbres, présente un aspect un peu hardi; on y achève un nouveau fort, dont les canons porteront jusque par delà le Rhône. Le chemin de fer court ensuite à travers la plaine verte, mais monotone, qui s'accidente vers Pusignan. Là, sur une colline, se dressent des ruines

encore crénelées, d'un effet fantastique. On monte sur des coteaux aux pentes douces, à travers lesquelles des laisses marécageuses d'anciens étangs font peser la tristesse et bientôt on aperçoit la large et verdoyante vallée de la Bourbre. Le train s'arrête au delà de la rivière, à Pont-de-Chérui.

Ce nom est peu connu en dehors de Lyon; c'est cependant un gros centre industriel, bien moderne, né après la guerre. J'ai connu Pont-de-Chérui il y a 25 ans. C'était un hameau d'auberges et de moulins, appartenant à deux ou trois communes, auquel une tréfilerie donnait quelque activité. Cette tréfilerie est devenue une des grandes usines de France. Pont-de-Chérui possède officiellement 1,000 hahitants, mais les communes voisines sont peuplées d'ouvriers travaillant à Pont-de-Chérui, le groupe entier a près de 4,000 âmes.

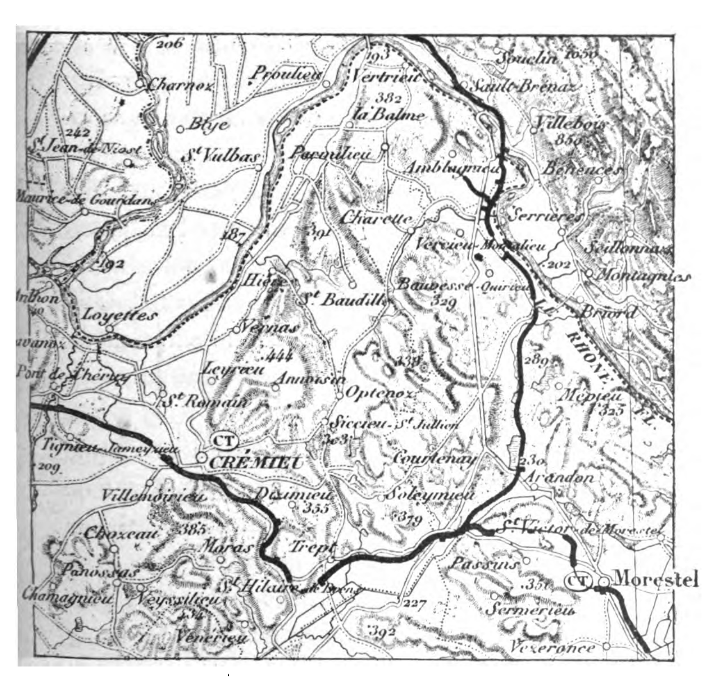
La Bourbre a fait la fortune de Pont-de-Chérui. Cette rivière a des eaux peu abondantes malgré son cours de 65 kilomètres; elles sont aménagées avec tant de soin qu'elle est bordée d'usines en grand nombre. A Pont-de-Chérui, où elle a tout son volume, où la franchit une grande route, des moulins, puis des tissages de soie ont utilisé la force motrice de la rivière; les dernières

usines sont à Belmont, non loin de l'embouchure dans le Rhône.

Dans ce hameau de Belmont, commune de Chavanoz, a pris naissance la grande industrie de Pont-de-Chérui. Un simple ouvrier, M. Gramont, s'installa dans un moulin pour fabriquer les premières baleines de parapluie en acier et les cercles de crinoline. L'établissement commençait à prospérer quand la grande inondation de 1856 emporta les ateliers.

M. Gramont ne se découragea pas, il abandonna Belmont pour le Pont-de-Chérui où il occupa une tréfilerie de laiton abandonnée. Mais le cercle de crinoline eut naturellement le sort de cette mode ridicule de la crinoline : morte l'étonnante invention, le cercle devait être abandonné. On dut chercher d'autres articles ; en 1869, on augmenta les bâtiments pour reprendre la tréfilerie. On lamina le laiton pour obtenir ces feuilles minces, aux teintes éclatantes, sur lesquelles on coud les boutons de nacre et dont les Indous se servent pour l'ornementation de leurs pagodes et leurs vêtements. Ce *paillon* sert aussi à la fabrication des fleurs artificielles ; découpé en petits disques, on l'emploie à « pailleter » les vêtements de théâtre et de tréteau. De là à fabriquer le *trait* or et argent faux pour la passementerie, il n'y

avait qu'un pas, il fut vite franchi, Lyon, un des gros consommateurs, étant à proximité.



L'ILE DE CRÉMIEU

D'après la carte de l'état-major au $\frac{1}{320,000}$.

Cependant, lorsque la guerre éclata, Pont-de-Chérui n'était encore qu'une petite usine, mais de 1871 à 1885, M. Gramont fils, qui avait reçu

une éducation industrielle complète, créa successivement la fabrication des fils et câbles pour la télégraphie et la téléphonie et celle des cuivres électrolytiques. Par la force des choses, ces industries diverses se sont fort étendues : au cuivre sont venus s'ajouter l'or et l'argent ; on a commencé à fabriquer des filières pour l'usine, puis on en a fourni au dehors, c'est aujourd'hui une des branches les plus considérables de l'industrie de Pont-de-Chérui. On est parvenu, grâce à des procédés nouveaux, à percer le diamant pour filière en trois ou quatre jours : il fallait un mois, jadis. Le saphir nécessite encore douze jours de travail.

On peut juger de l'extraordinaire difficulté de ce perçage du diamant par un seul chiffre : on obtient des trous assez fins pour qu'un kilo de métal donne 120,000 mètres de fil.

L'électricité a été pour beaucoup dans les progrès de Pont-de-Chérui. Lorsque les fils de bronze eurent trouvé leur emploi, les établissements du Dauphiné ont abordé la fabrication dans toutes ses phases : non seulement ils ont fourni le fil métallique, mais ils ont filé le cordonnet destiné à envelopper ce fil, ils ont abordé la fabrication des câbles ; il fallait couvrir les fils métalliques de caoutchouc et de gutta-percha et l'industrie du

caoutchouc s'est implantée au bord de la Bourbre. Enfin, on a été conduit à fabriquer les machines-dynamos; de là à faire des installations de lumière électrique dans les villes, il n'y avait pas loin; pendant qu'on y était on a même construit des lignes de tramways électriques. Le réseau de Dijon s'est préparé ici.

Un détail suffira à faire comprendre la quantité de fils fabriqués à Pont-de-Chérui. Pour enrouler les plus fins, ceux qui servent à la passementerie, on faisait fabriquer les bobines à Arinthod, dans le Jura, où la main-d'œuvre est à bas prix, la force motrice presque gratuite et le bois abondant; cependant on a trouvé un bénéfice très grand à s'approvisionner en Suède, malgré les frais de transport.

Les ateliers où le cuivre, le bronze, le laiton, l'or, l'argent sortent en fil, en lame (fil plat pour ameublement), en lametta semblable à de l'étoupe d'argent et d'or, sont d'un haut intérêt : on apprend bien des choses en les parcourant. Pourquoi le lametta est-il un élément si grand de la prospérité de l'usine ? C'est que le principal débouché est en Tunisie : à Tunis, Sousse et Sfax, où la culture de la vigne et de l'olivier a ramené la richesse, les indigènes font des achats plus nombreux d'étoffes lamées d'or et d'argent — ou

de cuivre. La galvanoplastie a été d'un grand secours pour donner au vulgaire laiton l'aspect des métaux précieux ; la barre dorée ou argentée soumise au laminage conserve toujours son revêtement, d'une épaisseur impossible à mesurer, mais d'un éclat admirable encore.

Le pays a fourni tous les ouvriers nécessaires ; sur les 600 occupés par l'usine, rares sont les étrangers ; ceux-ci, parmi lesquels sont 80 mécaniciens chargés de l'outillage, logent généralement par deux chez les habitants de Pont-de-Chérui et des hameaux voisins. C'est une population excellente, très attachée au pays. Les ouvriers indigènes ont presque tous un morceau de terrain qu'ils cultivent le dimanche ou, la semaine, à la sortie de l'usine.

Tel est ce curieux centre industriel dont l'origine a été l'humble baleine de parapluie. Le Dauphiné nous réserve bien d'autres surprises. Il est devenu pays de grandes fabriques sans cesser d'être éminemment pittoresque : la force motrice hydraulique n'enlaidit pas le paysage comme le charbon.

Au delà de Pont-de-Chérui, on voit se dresser de hautes falaises régulières et boisées. Ce sont les côtes d'Annoisin, belles collines calcaires for-

mant comme le rivage d'une île, devant laquelle coule, large, profond et rapide, le Rhône descendu vers le sud après avoir franchi le défilé du Sault. Ce fut bien une île et c'en est une toujours, si l'on considère les canaux de dessèchement des marais de Bourgoin et de Morestel comme réunis par tant de fossés. Ces terres basses et la Bourbre sont encore une délimitation très nette. Le pays compris entre elles et le grand coude du Rhône a reçu le nom d'*isle de Chéruys*, d'où est venu le nom de Pont-de-Chérui, donné à l'entrée de l'île vers l'ouest. Lorsque Crémieu fut devenu une ville importante, elle donna son nom au « mandement » de l'isle qui renfermait une trentaine de communautés ou paroisses. Cette organisation delphinale a survécu après la cession à la France, et même après la Révolution : le canton de Crémieu n'est autre que l'ancienne *isle*, il compte 26 communes peuplées de 18,000 habitants environ.

Le chemin entre Pont-de-Chérui et Crémieu traverse de fertiles campagnes ; il rencontre la première commune de l'île, Saint-Romain, à une croisée de routes où s'est bâti un hameau autour de la maison Guichard, vieux logis du moyen âge dont les fenêtres sont garnies d'épais barreaux de fer. On tourne alors au sud-est, vers les petites

montagnes, en un point où débouchent plusieurs vallons et, par une belle avenue, on arrive devant Crémieu.

Au sortir des monotones plateaux du canton de Meyzieu, la vue de ce paysage ravit. Le site est fort beau, de hautes collines boisées, très vertes, de belles roches, des ruines majestueuses entourent la petite ville. A gauche, un vieux château coiffe un rocher conique, taillé à pic, puis, çà et là, de hauts pans de murailles, une vieille porte dénaturée et, enfin, une allée ombreuse tracée sur l'emplacement d'une partie des remparts.

IX

L'ISLE DE CRÉMIEU

Crémieu, ses ruines et ses monuments. — Le lac de Moras. — La grotte de la Balme. — Les gorges d'Amby. — Les peintres à Optevoz.

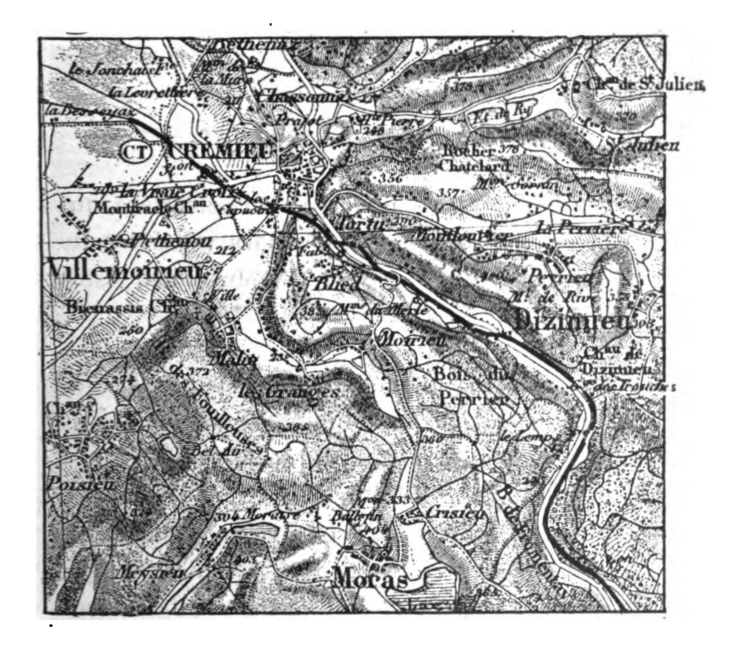
Crémieu, mai.

La nuit venait quand je suis arrivé à Crémieu. Je n'ai pu visiter aussitôt la ville, mais, dès le matin, au point du jour, je suis monté sur le rocher que surmonte une des tours de l'enceinte, devenue l'horloge communale. De là, on a sous les yeux toute la petite cité, assise au fond de sa conque, entre les grands arbres de son mail et la colline couverte de maisons éparses dans les vignes, entourée de ses ruines féodales. Dans la campagne, partout de vieilles demeures seigneuriales : c'est Mortiracle, devenu une ferme, puis, au delà de Villemoirieu, Bien-Assis, où Lamartine résida longtemps.

La tour de l'horloge est voisine d'une vieille porte de ville au toit conique supporté par huit

piliers ; près de là, une autre tour, carrée, a été bizarrement restaurée, mais sa position sur une roche escarpée en fait une des beautés de ce paysage féodal. Des remparts flanqués de tours semblent une citadelle : ce fut un prieuré. Partout, sur les hauteurs et dans la ville sont des débris d'une prospérité évanouie ; beaucoup de vieux édifices, des couvents, des maisons nobles, des campaniles. Crémieu fut en effet une des cités principales des dauphins : elle eut jusqu'à 7,000 habitants, sa situation sur la grande route de Lyon en Savoie en avait fait une étape obligée ; les Juifs et les Lombards y eurent des comptoirs, un hôtel de monnaie y frappa les premiers *liards*, les dauphins y avaient un donjon, le château de Saint-Laurent dont la ruine domine fièrement la ville. Aujourd'hui, Crémieu a 1,800 habitants à peine. C'était une ville bien oubliée quand le chemin de fer est venu la mettre à une heure de Lyon et en faire un centre d'excursions pour les habitants de la grande ville séduits par le caractère reposant de l'antique cité, ses belles promenades bordant les anciennes douves, les vieilles halles, les rues silencieuses de la ville haute aux noms archaïques : N.-D.-des-Reclus, du Four-Banal, etc., les ruines et les escarpements calcaires qui donnent à peu de frais l'illusion de la mon-

tagne. Dans les rues très propres de la ville basse, on rencontre la « maison commune » avec la date de 1792, mais bien plus ancienne, car elle a été installée dans un couvent dont le cloître est fort



curieux. Cet édifice communal attire l'attention par son perron, son auvent, ses fenêtres à croisillon et sa vieille porte.

La ville était restée en dehors de l'industrie; le chemin de fer lui a apporté un élément d'acti-

vité, de grands ateliers emploient les femmes et les jeunes filles à la confection des sarraux et des chemises, d'autres travaillent pour la ganterie de Grenoble. Près de la gare j'ai relevé une affiche bien naïve dans son effronterie :

FABRIQUE DE VINS

DE RAISINS DE GRÈCE, ETC.

L'usine était exploitée par la Société grecque B. Kyritzis ; la reconstitution des vignobles lui a porté un coup terrible : l'établissement est à vendre.

La campagne de Crémieu est une merveille de grâce, de fraîcheur et d'imprévu. Je viens de « découvrir » — le mot n'est pas trop ambitieux — le vallon et le lac de Moras.

Des cinq vallons dont la jonction à l'entrée de la plaine forme le bassin de Crémieu, celui que parcourt le chemin de fer de Saint-Genix-d'Aoste rappelle en petit les fractures du Bugey et du Jura, c'est une véritable cluse aux parois régulières creusées d'excavations profondes ; à l'entrée, près de la ville, se dresse un rocher isolé, semblable à un gigantesque menhir, les habitants lui ont donné le nom de la Fusa, c'est-à-dire le fuseau.

Des failles profondes entaillent les falaises. Les roches moins découpées ont une apparence moutonnée, elles sont polies et arrondies comme avec un outil gigantesque. C'est bien une œuvre mécanique qui s'est accomplie ici. Aux temps où les glaciers s'étaient avancés jusqu'à la jonction du Rhône et de la Saône, l'énorme manteau a passé sur les roches calcaires de l'île de Crémieu et pendant des siècles les a polies et façonnées. Partout où le rocher a résisté aux agents atmosphériques, où la décomposition du calcaire ne s'est pas produite, la végétation n'a pu prendre possession du sol : telle est l'origine de ces espaces dénudés entourés de broussailles ou de graminées.

Le chemin de Moras monte à travers ces témoins du prodigieux cataclysme et bientôt parvient au-dessus du vallon des Granges, profond, agreste, boisé, enfermé entre d'abruptes collines. Le calme est absolu, pas ou peu de champs, par les jachères vont paître des bandes de petits porcs noirs de cette variété spéciale au sud-est et dont la chair a fait la réputation du saucisson de Lyon. Mais le fond du vallon est plus gai, c'est une longue rue de fermes aux toits couverts de pierres plates et grises, ombragées par de superbes noyers. Par l'échappée de la vallée, dans le flamboiement du soleil, on aperçoit l'immense plaine du Dau-

phiné, prolongée par celles de l'Ain ; au fond, les monts du Lyonnais dessinent leur ligne régulière d'un bleu vaporeux. L'horizon découvert de ce petit col de Moras est un des plus admirables de cette contrée si riche en grands spectacles.

Pas un chant, pas un murmure ; sous les ardeurs du soleil, monte, très âcre, l'odeur du buis. Les rochers sont couverts d'une infinité de fleurettes roses et violettes. Maintenant, on descend vers un cirque verdoyant au fond duquel dort une jolie nappe d'eau, aux rives bien dessinées, encadrée de grands arbres. Sur les collines, de petits villages : Moras et Crisieu étalent leurs maisons blanches. Dans ce dernier hameau, un cadran solaire est peint sur le mur, orné d'une pique et d'un bonnet phrygien, puis on a inscrit la date et cité l'auteur de ce chef-d'œuvre : Legrand, l'an III. Il y a donc juste cent ans que l'immobile aiguille projette son ombre errante sur ce mur de ferme.

Les bords mêmes du lac sont déserts ; une seule maison s'y élève, celle du garde-pêche ; la nappe est très poissonneuse. La maison enlève à ce joli bassin un peu de sa solitude. Les eaux fuient au loin entre les collines et se rétrécissent pour former un gros ruisseau qui va gagner les grands

canaux des marais des Vernes. Plus loin, de belles collines ferment l'horizon, ce sont les hauteurs des Terres froides.

Par la colline de Fromentay, couverte de taillis, j'ai rejoint la grande cluse de Crémieu, où passent les chemins de fer et la route ; ce fut jadis le grand chemin entre la France et l'Italie, où défilèrent nos armées allant à Marignan et à Fornoue. Au-dessus de la gorge solitaire, parsemée de petits laguets, reste un témoin de ces temps héroïques où toute la chevalerie de France, les Gaston de Foix et les Bayard en tête, suivait cette fissure de l'île de Crémieu : c'est le château de Dizimieux dont les toits aigus, dressés au-dessus des galeries à mâchicoulis, donnent tant de grandeur au paysage. Plus loin, la gorge s'élargit, puis tout à coup elle s'entr'ouvre et l'on pénètre dans le marais des Vernes, qui fut sans doute un bras du Rhône avant que le fleuve ait pu scier la gorge de Pierre-Châtel et le défilé du Sault pour décrire l'immense coude de Vertrieu. C'est encore presque un fleuve aujourd'hui, où, sous les saules et les vernes, s'aligne l'immense canal des Catalans, ainsi nommé parce que des prisonniers de guerre espagnols ont été employés à son creusement. C'est le rivage méridional de l'isle de Crémieu.

La nuit est venue maintenant, j'ai pris à Trept le chemin de fer pour aller coucher à Montalieu d'où je veux visiter la Balme et le pays d'Optevoz.

Et ce matin par le premier train je descendais à Lagnieu : c'est une jolie ville mais calme et sans souvenirs; elle est gentiment assise dans un vallon, parmi les vignes et les mûriers. Une voiture conduit les voyageurs à la Balme par une belle plaine au milieu de laquelle le Rhône tourne brusquement pour descendre au sud-ouest. On le franchit sur un pont suspendu et la route, se dirigeant vers la forêt de Saint-Serverin, ne tarde pas à atteindre la Balme.

C'est un bien curieux village, celui-là, avec ses grandes auberges destinées aux visiteurs de la grotte, et son clair ruisseau bondissant de l'immense arcade creusée dans la falaise. Dans ce porche naturel, haut de 33 mètres et large de 21, on a pu édifier une chapelle à deux étages renfermant deux oratoires, l'un dédié à la Vierge, l'autre à saint Jean-Baptiste. Il est d'un effet saisissant, ce petit édifice religieux ainsi placé dans l'ouverture béante, au-dessus du torrent clair venu des entrailles de la montagne. Il y a certes des grottes plus belles, on en a beaucoup découvert depuis quelques années; mais aucune n'a cette ouverture grandiose et monumentale où, par extraordinaire,

l'homme a embelli la nature au lieu de la torturer. Ce vestibule si hardi est long de 76 mètres. Au bout s'ouvrent les galeries, très profondes, dans lesquelles on retrouve toutes les bizarreries ordinaires des grottes à stalactites : on y voit à volonté des statues et des jambons, des colonnes et des meubles, des orgues et des champignons. Les guides ont une grâce d'état pour découvrir des choses extraordinaires dans d'informes concrétions; ils ont même trouvé, dans une des salles, des rapports avec toute une boutique de charcutier. Des cavités latérales ont naturellement servi à la légende de Mandrin : le fameux contrebandier aurait vécu là, caché, et y aurait fait de la fausse monnaie. Plusieurs salles, notamment celle dite des Diamants, sont vraiment belles : le ruisseau qui parcourt la grotte ou balme[1] bondit de roche en roche et même forme un lac assez profond, long de 120 mètres, large de 8. Un batelet y conduit les audacieux. Il y a une cinquantaine d'années on n'avait pas encore osé traverser cet abîme que l'obscurité fait paraître immense. On a conservé le récit de la première expédition. Écoutez parler l'intrépide explorateur :

J'arrivai dans un endroit où la voûte plus exhaussée

1. En Provence on dit baume.

et le lac plus étendu forment une espèce de rotonde, qui semble n'avoir point d'issue ; au premier coup d'œil, je crus avoir terminé ma course; néanmoins en faisant le tour de ce bassin où mes lumières produisaient le plus charmant effet, je trouvai une ouverture, mais si basse et si étroite qu'il me fallut beaucoup de précaution pour y passer ma personne et mon équipage..... Parvenu à l'extrémité du lac, je cherchai inutilement la source, et dans tout le temps de ma natation qui dura une heure, je n'entendis pas la moindre goutte d'eau tomber dans l'eau : je la trouvai d'un calme parfait ; et si la source eût été dans le lac même, je l'aurais certainement découverte à cause de son extrême limpidité qui permet partout d'y voir distinctement le fond. Je ne restai pas longtemps à l'extrémité du lac, où je ne découvris rien d'aussi intéressant que je l'avais d'abord supposé : je me hâtai donc de revenir ; la faim me dévorait ; d'ailleurs, mes chandelles répandaient une fumée qui, ne trouvant pas d'issue, m'affectait sensiblement la poitrine. Au retour, un peu avant la fin de ma navigation, j'aperçus la lueur répandue par les flambeaux de mes guides ; bientôt après, je les vis eux-mêmes et malgré leur peu de courage, j'éprouvai un sentiment de plaisir difficile à peindre ; leur joie ne fut pas moins vive que la mienne ; ils ne doutaient plus de ma mort et se disposaient à partir lorsqu'ils m'aperçurent.

En ce temps-là, ce visiteur passa pour un héros. M. Martel, à qui l'on doit l'exploration raisonnée des cavernes des Causses, a accompli et raconté

plus simplement des aventures autrement merveilleuses.

La grotte de la Balme vaut donc un voyage; celui-ci peut être un émerveillement continuel si on retourne ensuite à Crémieu par l'intérieur de l'île en suivant le val d'Amby. Jusqu'à Hières on suit la base de la falaise, dans un beau et riche pays. A l'issue d'une petite gorge, le hameau d'Amblérieu arrête un instant : il a un joli château transformé en ferme, ce dut être une somptueuse demeure. Une porte à plein ceintre, d'un goût très pur, de style Louis XIII, une autre porte de la Renaissance, des fenêtres à croisillon donnent encore du caractère à cette gentilhommière déchue. La route poursuit son ruban blanc jusqu'au ruisseau d'Amby, près de son embouchure dans le Rhône. La colline voisine est une vaste carrière; un petit chemin de fer conduit la pierre au bord du fleuve où elle est embarquée à destination de Lyon. Le quartier Grolée presque entier a été construit au moyen des moellons extraits dans cette falaise.

Hières est un beau village en terrasse, dans une fraîche contrée arrosée par d'abondantes sources; un petit lac dort au sein des prés, au pied d'une muraille de rochers qui se dresse à plus de

150 mètres. Ce coin est déjà charmant, mais combien est plus jolie encore la vallée d'Amby qui s'ouvre au pied même du village! Le torrent est enfermé entre des falaises aux teintes superbes, ici d'un roux ardent, là d'un gris d'acier, à côté, d'un blanc de neige, puis ce sont les pentes boisées, des prairies complantées de pommiers. Chaque détour du vallon offre de nouvelles surprises.

Sur un rocher isolé, énorme, mais de formes élégantes, se dressent les ruines du château de Brotel. Ici, le spectacle est vraiment magique, c'est un des plus beaux paysages de la France entière. Hardiesse des roches, ton fauve de leur patine, verdure qui les enveloppe, ruines, aiguilles isolées de rochers, gaîté et limpidité du torrent bordé de myosotis, de renoncules et d'ancolies, avenues de monolithes, eaux suintant sur les rochers, il y a là, réunies, toutes les merveilles de la nature alpestre, mais avec une grâce indicible. On comprend la prédilection des peintres lyonnais pour ce riant territoire.

Les paysagistes ont choisi comme séjour le village d'Optevoz, d'où ils peuvent rayonner vers les sites d'Annoisin, d'Amby, de Siccieu, vers les petits lacs et les étangs endormis sous les châtaigniers. Pour ceux qui rêvent de « fabriques » héroïques, il y a plus loin le château féodal de

Saint-Julien, reconstitution si parfaite d'une des vieilles demeures seigneuriales du Dauphiné, dont les tours se reflètent dans les miroirs du double étang de Ry. Puis, c'est, à quelques minutes du dernier étang, le décor triomphal de Crémieu, de ses remparts et des fières ruines de son château delphinal.

X

LA HOLLANDE DU DAUPHINÉ

Heyrieux et ses cordonniers. — La Verpillière. — Bourgoin et Jallieu. — Une ville double. — L'industrie à Bourgoin. — Souvenirs de Jean-Jacques. — Dans les marais. — Morestel. — Les Avenières. — La vigne en hautins. — Saint-Genix-d'Aoste, ses gâteaux et ses bandages. — Le *forum Augustum*. — La Tour-du-Pin.

La Tour-du-Pin, mai.

L'ingénieur qui réussira à aller chercher en amont et conduire dans la plaine de Lyon les eaux du Rhône, rendra à la grande ville le plus éclatant des services en couvrant de verdure ce terrible et monotone plateau, grillé en été, glacial en hiver, que traverse, jusqu'à Heyrieux, le chemin de fer de Grenoble. Ah ! l'atroce journée de juillet, celle par laquelle je fis, l'an dernier, le chemin de Mions à Saint-Quentin !

Des cailloux entre lesquels pointaient les tiges raides des chaumes, des gerbes en croix, des maisons de pisé non crépies, tout cela d'une teinte fauve prenait sous le soleil un aspect torride,

comparable à celui de la Crau vers Miramas. Aussi, avec quelle joie trouvai-je l'ombre dans le gros bourg d'Heyrieux, si vivant avec le bruit joyeux des marteaux frappant sur la semelle et les clous, ou chantant sur la pierre où l'on amincit le cuir !

J'ai traversé de nouveau Heyrieux ce matin, et par les maisons entr'ouvertes, devant les fenêtres où verdoie le pot traditionnel de basilic cher aux cordonniers de toutes les parties du monde, j'ai revu les ouvriers tirer le ligneul, fixer des œillets, noircir le bord des semelles, pendant que les machines à coudre le cuir cliquettent diligemment. Tout le monde ici fait du soulier, du bon gros soulier dauphinois, avec beaucoup de clous.

Saint-Symphorien-d'Ozon a un faible pour la galoche, son voisin préfère les chaussures un peu moins bruyantes. La Révolution qui avait baptisé Saint-Symphorien-sur-Coise *Chausse-Armée* et Saint-Jean-de-Bournay *Toile-à-Voile,* aurait sans doute dénommé Heyrieux *Godillot,* si Godillot eût vécu en ce temps-là. Certes, les 1,500 habitants de ce bourg opulent ne sont pas tous cordonniers, mais ils n'en vivent pas moins des salaires répandus par plus de vingt-cinq ateliers de chaussures.

En dehors de ses cordonniers, Heyrieux n'a

rien pour retenir le voyageur. Il faut reprendre mon chemin et de nouveau voici la campagne nue; mais des luzernières et des trèfles reposent un peu la vue et rendent la route moins morose. D'ailleurs, j'abandonne bientôt celle-ci pour monter sur le coteau de la Serraz d'où l'on domine un vallon rempli de prés dont la verdure est inattendue.

Un chemin longe les bois et conduit, à l'ombre, jusqu'à Saint-Quentin. Et, désormais, adieu à la plaine caillouteuse; des bois, des prairies, des vignes, des cultures variées, des châteaux en ruines font un des décors les plus beaux de la campagne lyonnaise. Du sommet de l'une des ruines, au signal de Relong, on découvre tout à coup un paysage grandiose : les collines de Crémieu, les monts du Bugey et de Savoie et, tout au fond, le Mont-Blanc majestueux.

De l'autre côté, le paysage est plus intime, le petit lac de Fallavier dort entre les collines reflétant sur sa nappe claire bordée de roseaux les pentes douces des hauteurs de Bonnefamille.

Au pied de la colline, en marge de la plaine, voici la Verpillière, toute petite entre la haute flèche de son église et le couvent monumental de Saint-Isidore. Au delà, jusqu'aux premières pentes du massif de collines de l'isle de Crémieu, des

lignes de peupliers, de vernes et de saules marquent les innombrables fossés et canaux d'écoulement qui ceignent la vallée marécageuse de la Bourbre et rejettent les eaux dans le grand collecteur qui a permis de mettre en valeur ces tourbières et ces terres mouillées. N'était la transparence des horizons, ces terres vertes coupées de rigoles évoqueraient l'idée de la Hollande.

Je gagne peu à peu la plaine pour m'engager dans le marais et suivre le canal principal, en vue des riantes collines de Vaulx-Milieu. La solitude est ici absolue, peu de fermes, les rideaux d'arbres masquent les villages. Dans le canal, l'eau coule glauque, presque sans courant, à chaque instant accrue par des fossés au cours lent, emplis des tiges rigides et des fleurs d'or des iris.

Bientôt la plaine devient une étroite bande de verdure entre la colline de Saint-Alban-de-Roche et le mamelon allongé de l'*île* d'Abeau. Véritable île, en effet, ce territoire surgissant entre la Bourbre et le canal, au milieu de la vaste et morne étendue des marais qui furent, aux temps préhistoriques, le lit du Rhône, d'un Rhône formidable venant, par Morestel, remplir la dépression où roule paresseusement la minuscule Bourbre.

Tout autour de l'île, les canaux se croisent à

l'infini, jusqu'aux abords de Bourgoin ou plutôt de Jallieu, puisque ce grand faubourg veut faire ville à part, au lieu de se confondre avec sa voisine en une cité de près de douze mille âmes. Mais je touche là un sujet brûlant : les Capulets de Jallieu et les Montaigus de Bourgoin ne nous pardonneraient pas de nous immiscer dans la rivalité qui existe entre les deux actives et aimables villes. Au fond, s'il y a deux organismes municipaux, il n'y a, en réalité, qu'une seule cité à laquelle des destinées brillantes semblent assurées.

La Bourbre a fait Bourgoin. La rivière descendue des Terres-Froides y débouche dans le marais par des pentes assez fortes qui assurent aux usines une force motrice puissante, bien accrue de nos jours par l'emploi de la vapeur. Les campagnes sont belles, très fertiles et peuplées ; aussi l'industrie lyonnaise en a-t-elle fait une de ses succursales les plus actives. C'est une ruche fort bourdonnante que celle-là : en dehors des deux villes, tous les villages qui leur font cortège envoient chaque matin de nombreux ouvriers dans les usines.

C'est ce qui explique l'apparence plutôt bourgeoise de Bourgoin pendant le travail. Rues tranquilles, places proprettes où murmurent des fontaines, terrasses silencieuses de café où les

officiers et les fonctionnaires prennent l'apéritif à l'ombre des *laurelles*, ces lauriers-roses en caisse sans lesquels il n'est pas de café dans le Sud-Est. C'est le type de la ville sous-préfectorale, bien que Bourgoin n'ait pas de sous-préfet et se contente de son rôle de capitale judiciaire des Terres-Froides. Tout cela, tapi au pied des collines dont les vignes et les vergers escaladent les pentes, tiendrait dans le creux de la main, semble-t-il.

Ne vous y fiez pas ; Bourgoin et Jallieu occupent sur la Bourbre et les canaux près d'une lieue de pays et chaque année voit s'étendre le domaine bergusien. L'ouvrier, ici, tend à devenir propriétaire ; il a créé des quartiers nouveaux sur le type américain, c'est-à-dire coupés de rues à angle droit. Déjà le Tonkin et les Brotteaux prennent une allure de ville avec leurs maisonnettes de style simple toujours, amusant parfois.

Les économies se traduisent par l'achat d'un bout de terrain où s'édifiera la demeure. Les ouvriers sont tous fils du sol ; ils ont quitté leur village où la vie est devenue difficile, mais de leur origine paysanne ils ont conservé l'amour de la terre.

Presque tous ont encore dans la région un champ, une vigne, quelques noyers dont ils ne se défont jamais. Aussi, viennent les moissons ou

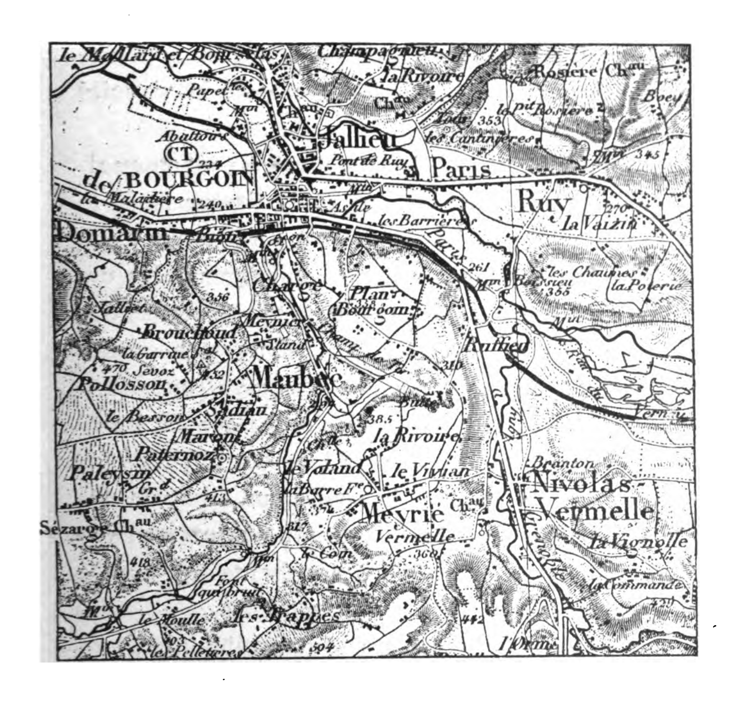
la vendange, les ateliers se vident. Les patrons s'en désolent parfois; au fond, ces mœurs sont pour eux une garantie : l'ouvrier qui n'oublie point le champ paternel et continue à l'exploiter ne sera jamais une proie pour le socialisme ou l'anarchie. On s'en rend compte en parcourant la ville où les cabarets sont plus rares qu'en tant d'autres cités ouvrières.

Pourtant il y a une ombre au tableau, l'absinthe a fait son apparition et cause des ravages jusque parmi les femmes. On m'a dit que plusieurs de celles-ci viennent à l'atelier avec un flacon d'absinthe, dont elles mettent une dose dans l'eau de boisson! C'est un danger peu grave encore, mais il peut s'accroître au détriment de cette forte et courageuse race.

Bourgoin et Jallieu ont plutôt augmenté la grandeur que le nombre de leurs manufactures. Les anciennes fabriques de « toile peinte » sont devenues des impressions sur étoffes, et ses tissages de toiles de grandes usines où la soie et le coton sont transformés. Un seul de ces établissements, le plus considérable, il est vrai, celui de M. Diederichs, occupe 1,576 ouvriers.

C'est une des grandes usines de France, remarquable surtout par l'emploi d'un matériel bien français construit entièrement sur place, tandis

que nombre de filatures et de tissages en sont encore à préférer l'outillage suisse parce que nos voisins ont donné au tissage mécanique un développement dont nous sommes loin encore et qu'on



attribue leur activité à une machinerie plus perfectionnée. En réalité, Bourgoin, Lyon, Vienne ont des mécaniciens aussi habiles que ceux de Zurich ou de Saint-Gall ; les industriels du Nord

dont on connaît l'esprit de progrès ne s'y trompent point, aussi Roubaix vient-il s'adresser à Bourgoin.

Le métier de la région lyonnaise vaut donc celui de l'étranger. En outre, ce coin de France a pour lui son goût inné qui lui donne la supériorité dès qu'il faut de l'élégance et de la vivacité des couleurs.

Bourgoin a tout cela, ses ouvriers sont en quelque sorte des artistes, on y est tisseur dans le sang ; par contre les essais de main-d'œuvre fournie par l'assistance publique ont échoué, les orphelins des grandes villes ne sont pas nés tisseurs.

En somme, l'ouvrier bergusien est heureux, car il est libre, il n'a pas d'entrave comme en tant d'autres centres ; dès qu'une pièce est finie, le tisseur peut en toucher le prix. S'il ne veut pas porter à l'atelier la soupe qui forme le déjeuner dans tout le Dauphiné, on lui en livre contre des bons dont un représente un sou de soupe.

Les caisses de secours sont nombreuses ; soit par elles, soit par les sociétés de secours mutuels, il n'est pas rare de voir un malade assuré de trois ou quatre francs par jour.

En cas d'accouchement, les ouvrières touchent un subside. Tout cela manque un peu de l'ordre

et du formalisme chers au socialisme d'État, mais le résultat n'en est pas moins satisfaisant.

D'ailleurs, en cet heureux et plantureux pays où l'agriculture est fort en progrès, la terre donne en abondance le blé, le vin, le lait et l'huile. La vie est donc facile. L'ouvrier des grandes et sombres ruches du Nord, ayant au dehors un ciel presque toujours gris ou menaçant, envierait le sort de ces ouvriers dauphinois, s'il le connaissait.

Les hautes collines qui dominent Bourgoin au sud sont sillonnées de vallées profondes parcourues par des ruisseaux dont les eaux font mouvoir de nombreuses roues d'usine ; les torrents de Levau et d'Agny sont les plus travailleurs de ces cours d'eau. L'industrie lyonnaise fait mouvoir, tant à Bourgoin que dans ces vallons, près de 2,000 métiers. L'usine ici se fait aimable, elle ne souille point les vallons et les combes, toujours aussi riants qu'à l'époque où Jean-Jacques Rousseau, après son séjour à l'auberge de la *Fontaine d'Or,* à Bourgoin, où il avait épousé Thérèse Levasseur, vint habiter le hameau de Paleysin où Mme de Meffrey-Cézarges lui avait offert sa ferme de Montquin. Le philosophe resta dix-huit mois en vue de ces doux horizons ; la « font qui bruit », les ruines de Maubec, les ravins de Cézarge le virent souvent.

La vallée de la Bourbre n'est pas moins industrieuse en amont. Il n'y a de grandes usines qu'à Cessieu et à la Tour-du-Pin, mais la campagne entière est peuplée de tisseurs. Il n'est pas une maison sans métier : petits paysans, commerçants, vignerons, tout le monde, aux heures où la terre ne réclame pas de soins, fait marcher la navette ; soieries et passementeries occupent des milliers de bras, aussi le pays est-il prospère.

Au nord de Bourgoin, les grands ateliers ont complètement laissé la place à cette industrie familiale. Le marais est resté désert, aucune habitation ne s'est bâtie dans cette petite Hollande sillonnée de canaux, la vie s'est réfugiée au pied et sur le flanc des coteaux où passe la grande route du Bugey. Dès la sortie de Jallieu, ce long chemin, bordé de grands noyers, serpente entre les hauteurs boisées et l'étendue du marais. Les collines tombent presque à pic sur l'ancien lac, leurs pentes sont couvertes de vignes. Des vallées étroites s'y creusent, séparant des plateaux semés d'étangs, que les gens du pays appellent des lacs. Cette année, la sécheresse les a fort desséchés ; le lac Jabled, où je suis allé, était presque sans eau. La campagne, d'ordinaire très verte, avait fort souffert, mais, à Saint-Chef, je retrouvai les grasses prairies ; jusqu'à Vézéronces, la route est fraîche

et contraste avec les falaises nues des grands monts du Bugey et de Savoie, qui barrent l'horizon. Beaucoup de châtaigniers dans toute cette contrée, le pittoresque château de Chapeau-Cornu dresse ses girouettes au-dessus de ces grands arbres. On traverse un petit col et, par les rives du ruisseau de Breulles, on atteint le beau village de Vézéronces, au sein de la vaste plaine où le Rhône promène son ruban d'eaux bleues. Du milieu de la plaine surgissent de petites collines, des mamelons isolés, dont un, surmonté d'une tour, porte à ses flancs la petite ville blanche de Morestel où, bientôt, nous a déposé la voiture.

Elle a un air à la fois pimpant et vieillot fort réjouissant, cette bourgade dont les maisons sont coiffées de hauts toits d'ardoises. Jadis, elle était plus pittoresque encore lorsque, seule, la vieille tour de son château se dressait sur la butte ; une haute église moderne, flanquée d'une tourelle en poivrière, a modifié le site. Mais ce qu'on n'a pu enlever au donjon, c'est la vue merveilleuse dont on jouit du sommet des ruines. Le Bugey, la Savoie, les Alpes, la Chartreuse forment dans un demi-cercle d'horizon le plus merveilleux décor de montagnes que l'on puisse voir, depuis les chaînes calcaires aux cassures nettes jusqu'aux sommets neigeux du Mont-Blanc. Morestel est un

des plus beaux observatoires du Dauphiné, grâce à la large plaine qui sépare la butte des premières pentes des monts.

Une belle route conduit de Morestel aux Avenières entre la colline et le marais. Curtin, Thuélins, Veyrins alignent sur la route leurs maisons d'où monte l'incessant tic-tac des métiers, toute cette région vit par la soierie; deux villages, Corbelin et Veyrins, possèdent même de grandes usines.

Partout on devine l'aisance, mais, nulle part, la prospérité du pays ne s'affirme mieux qu'aux Avenières, grosse commune de 4,000 habitants, dont les maisons couvrent un massif montueux complètement isolé entre le Rhône et les marais. Ce fut évidemment une île aux temps préhistoriques, elle a gardé un aspect absolument insulaire; en dehors de la partie montueuse du pays, il n'y a pas une habitation; la colline est sillonnée de nombreux chemins, bordés de maisons, dont le point d'irradiation est à l'église paroissiale. Là, de belles et vastes places ornées de fontaines jaillissantes, un beau square et, dans les rues voisines, de riches magasins, sont bien faits pour surprendre, car les Avenières ont cependant l'allure d'un village.

L'intérieur de l'île n'est pas moins riant; on

commence à trouver ici le procédé de culture de la vigne dans le Graisivaudan. L'arbuste n'est pas isolé, il a pour tuteur des arbres verts, ormes ou cerisiers; autour du tronc s'enroulent les pampres, les sarments courent dans les branches; à l'automne, les grappes noires se suspendent aux rameaux.

Cette méthode de culture de la vigne en hautins est vieille comme notre civilisation. Rome n'en connaissait pas d'autre : Virgile décrit, dans ses *Géorgiques*, l'appui prêté par l'ormeau à la vigne timide. Les rangées d'arbres, ainsi ornés de pampres, entre lesquelles croissent le maïs et les céréales, sont vraiment d'un admirable effet décoratif. Elles donnent à cette île des Avenières une apparence presque féerique, grâce surtout au cadre des montagnes qui se dressent au delà du Rhône et du Guiers.

Le territoire des Avenières aboutit au Rhône près de Saint-Didier-d'Aoste et, de nouveau, on trouve la plaine marécageuse, ici couverte d'opulentes cultures. Une haute digue la préserve des crues du Guiers, qui roule furieusement ses eaux bleues descendues de la Grande-Chartreuse et les précipite dans le Rhône en amont du chemin de fer de Belley. Voici le torrent, puis un pont de quatre arches aboutissant à une vieille petite

ville aux rues en pente : Saint-Genix-d'Aoste, chef-lieu de canton de la Savoie.

J'y ai passé la soirée. A l'hôtel, on m'a fait manger l'exquis gâteau qui porte si loin la renommée de la ville ; on a voulu me faire visiter les usines, mais il était trop tard. Saint-Genix possède une industrie assez curieuse, plusieurs maisons fabriquent les appareils pour bandagistes et les accessoires de pharmacie. Et ce n'est pas un commerce sans importance ; une grande partie des habitants s'emploient à cette fabrication.

Au matin, j'ai repris ma route pour aller visiter l'antique métropole de cette curieuse région, aujourd'hui le beau village d'Aoste. A l'époque romaine, le *forum Augustum* était une ville importante, centre de voies nombreuses à travers l'Allobrogie ; en remuant le sol, on trouve partout des débris précieux, la plupart des maisons ont des pierres d'origine romaine, on a pu réunir un intéressant musée avec les trouvailles faites par les habitants. L'autel d'un temple est resté, près de l'église. De nos jours, le village tire toute son activité d'une fabrique de bandages, succursale de Saint-Genix.

Maintenant, la Tour-du-Pin a pris le rôle administratif d'Augustum, le pays n'y a sans doute

pas beaucoup gagné, la situation de la cité romaine au grand coude du Rhône, près de l'embouchure du Guiers, était bien supérieure; si Augustum n'avait pas été détruit, une ville importante aurait continué l'antique cité.

D'Aoste à la Tour-du-Pin, la route est assez jolie, même le site de Faverges, avec son château moderne, a grande allure. On traverse de vastes plateaux d'où la vue est immense sur les montagnes des Alpes et du Jura, puis on descend dans la vallée de la Bourbre où la rivière, très faible encore, fait cependant mouvoir des moulins et des usines. Bientôt, voici la Tour-du-Pin. C'est une ville bien calme, bien modeste, qui possède la sous-préfecture des Terres-Froides, mais n'en reste pas moins une dépendance de Bourgoin, chef-lieu judiciaire de l'arrondissement et centre industriel autrement considérable.

XI

DU LAC D'AIGUEBELETTE AU LAC DU BOURGET

Le « Pont-de-Beauvoisin ». — Le lac d'Aiguebellette. — La cascade de Couz. — La campagne de Chambéry. — Une capitale déchue. — Les Charmettes. — Aix-les-Bains et le lac du Bourget.

Au bord du lac, mai.

La région du Rhône est une de celles où les villes doubles sont le plus nombreuses. Tout passage du fleuve et de ses grands affluents a fait naître, à chaque tête de pont, un groupe de population. Au temps où la Savoie ne faisait pas encore partie de la France, il y avait de ce fait une communauté d'intérêts équivalant à une union intime. Sans les douaniers montant la garde aux deux issues, on aurait pu croire qu'on n'avait pas changé de pays, ni même de ville. A Seyssel, le Rhône, déjà large, laissait cependant l'illusion d'une frontière ; mais à Pont-de-Beauvoisin, le Guiers, étroit et sinueux, roulant des eaux claires sous l'arche unique et hardie d'un vieux pont, se hausse malaisément à ce rôle, malgré l'obélisque écussonné de

France et de Savoie marquant les limites des deux pays.

Cependant, la démarcation a persisté : aujourd'hui encore, la ville de Pont-de-Beauvoisin forme deux communes distinctes, sièges chacune d'un chef-lieu de canton. Comme il convient, la partie dauphinoise est plus étendue et peuplée, elle dépasse le chiffre de 2,000 habitants, tandis que la partie savoisienne n'en possède pas 1,600. En réalité, c'est la même ville, très curieuse avec ses maisons suspendues au-dessus du torrent ; l'industrie est identique, elle dépend de Lyon, les tissages de soierie font vivre une partie de la population.

Jadis un peu à l'écart, la contrée se transforme depuis que le chemin de fer de Saint-André-du-Gaz à Chambéry a relié directement cette dernière ville à Lyon. Les eaux des montagnes voisines, très abondantes, commencent à être aménagées en attendant que l'on ait pu régulariser le débit du lac d'Aiguebelette comme on l'a fait pour le lac de Paladru[1].

Déjà des usines se dressent au fond de ces campagnes sans en détruire le charme intime, mais le travail est resté familial, les tisseurs parqués en

1. Le lac de Paladru est l'objet du 1er chapitre de la 9e série du *Voyage en France*.

manufactures ne sont pas encore bien nombreux; ils travaillent à leur métier dans ces jolies maisons enfouies sous les ombrages, avoisinant de belles habitations, à demi châteaux. Charmant aux abords de Pont-de-Beauvoisin, ce paysage égayé par le bruit des métiers se fait superbe quand on atteint, à Saint-Béron, le pied du massif de la Grande-Chartreuse. On ne saurait rêver une contrée plus fraîche, un vert plus doux et reposant.

Saint-Béron devient un des grands rendez-vous des touristes, surtout depuis l'ouverture du chemin de fer vicinal le reliant à Saint-Laurent-du-Pont et à Voiron. La renommée de la Grande-Chartreuse amène tous les visiteurs sur cette route classique, on délaisse la région voisine, moins grandiose, sans doute, mais dont les beautés mériteraient mieux que cet oubli. C'est le bassin du lac d'Aiguebelette dont les eaux se déversent au Guiers. La vallée où coule le Tier, émissaire du lac, est très profonde, de beaux escarpements et de grands arbres en font un des jolis coins de la Savoie calcaire. Les maisons ont des toits d'un rouge ardent qui tranchent heureusement avec le vert profond des prés et des bois. Au creux de la vallée, en face d'une fissure étroite où coulent des cascades, le

village de la Bridoire se transforme en bourgade industrielle ; ici, ce n'est pas la soierie que l'on tisse, mais les toiles métalliques. Les noyers, si nombreux à ces confins du Dauphiné, de la Savoie et du Bugey, y sont transformés en meubles dans un grand établissement. Le Tier, descendu du lac par un lit semé de rapides, fait mouvoir les machines de ces usines. Ses eaux sont limpides et transparentes, car elles se sont clarifiées dans la grande nappe.

On ne découvre pas tout de suite ce dernier. Depuis des siècles, l'issue du lac s'est colmatée, une plaine très vaste s'est peu à peu formée, zone des prairies marécageuses parcourue par l'émissaire, assez profond et calme ici pour recevoir les embarcations du lac, mais bientôt on gagne une rive plus ancienne et l'on découvre le vaste bassin d'Aiguebelette aux eaux étincelantes.

Il est d'une splendeur tranquille et reposée à cette heure. Jadis je l'ai vu, en descendant de Novalaise, secoué comme une mer en furie par le *frou*, vent descendu du nord et débouchant, tel une trombe, par l'étroite vallée. Mais aujourd'hui pas un souffle ne le ride. Sur l'autre rive, couvrant de ses pittoresques maisons son petit mollard[1],

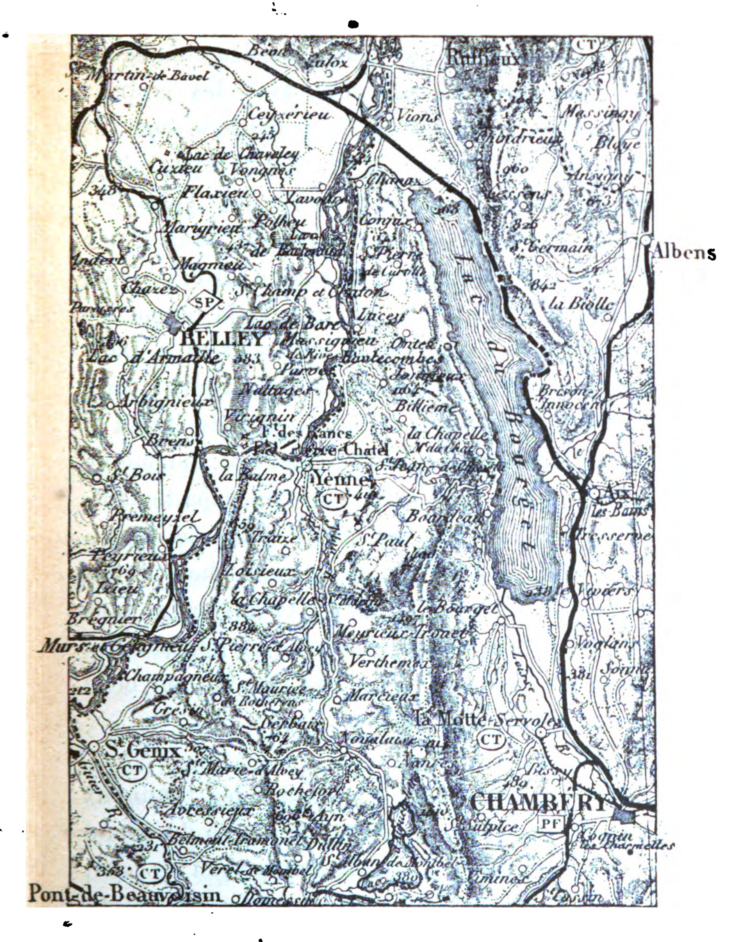
1. En Dauphiné et en Savoie, le mot *mollard* signifie un mamelon, une butte isolée, souvent un tumulus.

le village de Saint-Alban-de-Montbel se mire dans le flot. Le lac est fort large ici, mais la gigantesque muraille du mont de l'Épine, dominant, de 700 mètres, presque à pic, la surface des eaux, semble le rétrécir en l'assombrissant.

Deux îles, la « grande » et la « petite », donnent plus de grâce au lac; ce sont des prairies basses. La plus étendue a cent ou cent cinquante mètres de largeur à peine, elle renferme une petite chapelle ombragée d'arbres.

Le lac présente des colorations bien différentes : sombre près de l'émissaire, il a, au nord, des teintes opalescentes; retenu par un promontoire projeté par la montagne de l'Épine, il se termine vers le nord à des prairies basses qui semblent le prolonger fort loin. Cette nappe solitaire, sans ville sur les bords, à peine parcourue par de rares barques de pêcheurs, est d'un effet magique. Le chemin de fer qui longe le rivage méridional sur près de trois kilomètres n'a point détruit cette grâce ; au contraire, ses tranchées, ses tunnels, son passage au pied des cimes romantiques d'Aiguebelette, en vue d'un petit port où s'abrite la minuscule flottille du lac, ont donné un caractère nouveau au paysage.

Les vallées dont les eaux se déversent au lac sont parmi les plus fertiles de Savoie. C'est le



LES LACS D'AIGUEBELETTE ET DU BOURGET

D'après la carte de l'état-major au $\frac{1}{320{,}000}$.

pays des beaux arbres fruitiers : des châtaigneraies majestueuses alternent avec les prairies luxuriantes complantées de pommiers dont les beaux fruits alimentent le marché de Lyon. Pays encore pastoral où l'industrie ne s'est point implantée, où le visiteur vient rarement. Jadis isolée du reste de la Savoie par la chaîne formidable de l'Épine et du mont du Chat, toute la région regardait plutôt du côté de la France, vers le Dauphiné et le Bugey. Aujourd'hui un tunnel, long de 3,062 mètres, troue la puissante crête et met le lac à quelques minutes seulement de l'ancienne capitale, devenue le chef-lieu d'un département.

Peu visité encore, malgré la grâce de ses rivages, la beauté de ses eaux et la fraîcheur de ses campagnes, le lac d'Aiguebelette deviendra sans doute un des lieux de rendez-vous des touristes qui se portent de plus en plus vers les sites du beau pays de France.

La transition est brusque entre les lumineux horizons du lac et l'obscurité profonde du grand tunnel. Lorsqu'on débouche de nouveau au jour, c'est dans une vallée étroite et sévère, où bondit le gros torrent de l'Hyère. Un bruit d'eaux frémissantes domine le roulement des roues sur le rail. La station où l'on s'arrête porte le nom de

Cascade de Couz; elle est en effet installée au pied même de la chute que Rousseau a célébrée, en disant qu'elle était la plus belle dont il eût gardé le souvenir. Elle est bien jolie, la nappe frémissante, bondissant du rocher entre les broussailles vertes, ruban d'argent à demi dissipé en vapeur et tombant dans une vasque sur laquelle le soleil dessine un arc-en-ciel.

Le train ne va pas très vite, on a tout le temps de contempler ce joli site. Il disparaît cependant, un moment on côtoie le torrent bruyant semé de petites usines et, bientôt, les montagnes s'écartent, la gorge devient une campagne féconde, charmante, bien personnelle. Les vignes grimpent aux ormeaux verts et aux érables, les champs sont cultivés avec soin, il y a des villas nombreuses, des châteaux aristocratiques. Cela rappelle vaguement les environs des petites capitales allemandes; le pays montre encore un peu de son ancien particularisme, a un je ne sais quoi de discrètement patricien que ne connaissent point les campagnes dauphinoises voisines. Rapidement on descend pour aller traverser la Laisse au milieu des prairies basses de la Motte-Servolex et le train, après une courbe brusque de la voie, s'aiguille sur la ligne de Culoz à Chambéry, longe une route bordée de platanes et s'arrête dans la gare fort vivante de

la principale cité savoisienne, assez loin de la ville.

Dès les abords, Chambéry frappe par la majesté un peu froide de ses édifices. Les ducs de Savoie, rois de Sardaigne, n'ont jamais oublié ce berceau de leur race, ils se sont plu à l'embellir, à lui donner l'aspect d'une capitale. On a fait très modestement les choses, il est vrai. Une rue à arcades, des boulevards ornés de l'étrange monument du général de Boigne où des trompes d'éléphants jettent de l'eau dans une vasque, sont les grands embellissements. Le monument principal est le château qui vit naître la dynastie des rois actuels d'Italie; il est assez vaste pour servir à la fois à tous les services civils et militaires du département. Cet édifice maître Jacques a conservé un peu de son aspect féodal. Du sommet des tours, la vue est fort belle sur la ville gracieusement étendue dans sa vallée bordée de hautes montagnes aux formes variées et sur l'étincelante nappe du Bourget.

Les premiers plans de ces monts, les ressauts et les gradins couverts d'une végétation puissante dans laquelle sont enfouies de belles villas, font à Chambéry un cadre exquis, bien digne de cette jolie ville, trop calme, peut-être, mais de cordial aspect. Par l'allure elle est très française, elle le

fut toujours, d'ailleurs, même aux temps de l'autonomie savoisienne. La réunion de la Savoie à la France ne fut ni une conquête ni une annexion.

En 1792, quand Chambéry acclama l'armée de Montesquiou; en 1860, lors de la cession à la France, l'union fut proclamée avec enthousiasme. Le monument commémoratif du premier de ces événements s'est efforcé de rendre l'élan du petit peuple vers la grande patrie commune.

Le vrai charme de Chambéry est dans sa campagne. Elle manque d'une belle rivière; la Laisse est bien un torrent alpin au lit encombré de cailloux, mais ses vallons au fond tapissé de prairies, aux flancs couverts de noyers et de vignes sont d'une douceur intime et pénétrante. Ils ont eu la bonne fortune d'être pour notre prose française l'origine du sens réel du paysage, ils ont vu naître la description pittoresque et vraie, dédaigneuse des artifices de la fable et des bergerades. Là s'est éveillé le talent de Rousseau dans ce qu'il eut de pur et de puissant. Une partie de notre génie national est éclos dans le vallon des Charmettes, inspiré à un Genevois dans un État étranger à la France. Déjà saint François de Sales avait littérairement fait l'union du pays avec la terre française, Joseph et Xavier de Maistre l'achevèrent.

Les Charmettes ont eu la bonne fortune de rester telles que Rousseau les a décrites. Le vallon est aussi désert ; la ville n'y a point prolongé ses faubourgs, aucune usine n'est venue troubler le silence par le bruit de ses machines. C'est toujours le même sentier, élargi, il est vrai, pour laisser passer les voitures, où, pour la première fois, Rousseau vit des pervenches. On a tant suivi la route, tant de touristes sont passés là, arrachant les tiges traçantes ornées de feuilles luisantes et de fleurs bleues, qu'on en chercherait en vain sous les buissons, à l'ombre des arbres touffus.

Les Charmettes sont une simple mais confortable demeure, entourée de belles treilles et de beaux arbres fruitiers. Au delà, comme au temps de Rousseau, « quelques maisons éparses, fort agréables pour quiconque aime un asile un peu sauvage et retiré ». La description est encore exacte : « Au-devant, un jardin en terrasse, une vigne au-dessus, un verger au-dessous ; vis-à-vis, un petit bois de châtaigniers, une fontaine à portée ; plus haut, dans la montagne, des prés pour l'entretien du bétail... »

Le souvenir de Rousseau et de Mme de Warens est ici resté vivant. Si les Savoisiens sont un peu indifférents pour la gloire éclatante de l'auteur du *Contrat social*, d'autres ont voué à tout ce qui

l'a touché un culte d'autant plus passionné que l'objet de cette dévotion n'était pas sans taches et sans verrues. Un Alsacien devenu Chambérien, M. Albert Metzger, notamment, s'est attaché à retrouver partout ses traces. Avant d'habiter Chambéry, il avait recherché le souvenir de Rousseau à l'île de Saint-Pierre, dans le lac de Bienne. A Chambéry il a reconstitué l'existence aux Charmettes du futur philosophe ; le propriétaire actuel l'a laissé libre de rétablir les choses en l'état ancien. Il a créé là une sorte de musée de Rousseau très curieux, faisant revivre les Charmettes il y a 150 ans. M. Metzger, pourtant froid et méthodique, est ravagé par une belle passion pour son héros [1], il a réveillé l'âme de ces lieux solitaires. Les vieux meubles, les tentures fanées semblent renaître, comme la merveilleuse campagne en ce moment pleine de fleurs et de parfums.

Chambéry aurait mieux mérité que sa voisine, Aix, de devenir le grand rendez-vous des touristes, ses environs sont plus frais et ombreux. Il lui a manqué les eaux thermales, apparente raison de succès de cette station, et la nappe bleue

1. M. Albert Metzger a étendu ses investigations à Mme de Warens. On lui doit deux livres fort curieux et documentés : *la Conversion de Mme de Warens* et *les Dernières années de Mme de Warens.*

du lac dont elle est trop éloignée; aussi, malgré les usines créées dans ses faubourgs, la capitale de la Savoie est restée calme, c'est un but d'excursion et non un lieu de rendez-vous. Aix-les-Bains, au contraire, la mode et le jeu aidant, attire de plus en plus une foule cosmopolite plus empressée à la Villa des Fleurs qu'à la visite des sites voisins. En cette saison, toutefois, cet élément n'a point paru encore, les étrangers sont tous des malades suivant religieusement le traitement de l'établissement thermal. Après avoir été baigné, douché, massé, l'objet de ces soins est ramené chez lui dans une chaise à porteurs soigneusement close. Ce passage a quelque chose de macabre. Les malades ne sont pas assez nombreux encore pour donner de l'activité à la ville. Les rues solitaires ont peu de magasins ouverts, les grands hôtels sont fermés, rares sont les promeneurs dans le parc et nous étions deux voyageurs ce matin à faire l'ascension du Revard par le chemin de fer à crémaillère. Les amateurs de bruit et de fêtes se morfondraient ici ; mais j'ai trouvé charmante cette cité endormie, toute prête à s'emplir de la rumeur fiévreuse des gens de plaisir, qui viendront goûter les joies tarifiées et faciles et les aubaines — souvent escomptées — des casinos.

Le chemin de fer du Revard a un peu modifié

le caractère d'Aix, il permet d'échapper à la cohue de la ville. Jusqu'ici, c'est en France — avec la ligne du Salève — le seul chemin de fer de montagne uniquement destiné à conduire les visiteurs sur une cime déserte. Le plateau du Revard est en effet inhabité; sauf l'hôtel et la gare, on n'y trouve pas de maisons. L'intérêt de la course est donc tout entier dans l'ascension. Celle-ci est très belle, mais on ne pourrait comparer la beauté du spectacle à la vue dont on jouit sur le Graisivaudan du haut de Belledonne ou de Chamechaude. Cette partie de la Savoie est plutôt sévère, les cimes sont régulières et arides, le lac du Bourget présente la côte trop régulière d'Hautecombe dominée par les escarpements puissants de la Dent-du-Chat. Mais les vallons secondaires sont riants; Aix-les-Bains, entre ses jardins semés de villas, le lac et la montagne, est une fort jolie chose. Je n'ai bien pu juger du paysage, une vapeur lourde pèse là-dessus aujourd'hui et masque en partie la chaîne blanche des grandes Alpes.

Aix gagnerait à être plus rapproché du lac : pour le voir, il faut monter sur la colline fleurie de Tresserve; pour l'aborder, il faut longtemps parcourir la campagne. La vaste nappe n'a point le charme riant du lac d'Annecy. Les montagnes riveraines sont trop âpres. Mais, le soir, quand la

lumière crue s'est apaisée, la promenade sur le bord oriental plus découpé et creusé de golfes est exquise. Il faut le voir à cette heure crépusculaire et faire la traversée vers l'abbaye sévère de Hautecombe, où les princes de Savoie dorment de leur dernier sommeil, pour bien comprendre ce paysage lacustre. Comme les Charmettes il a eu sur notre littérature une influence profonde, un moment effacée, aujourd'hui renaissante. Avec son poème du *Lac,* écrit sur ces bords tranquilles, Lamartine a déterminé le grand mouvement littéraire de la Restauration.

O lac ! rochers muets ! grotte, forêt obscure !
Vous que le temps épargne ou qu'il peut rajeunir,
Gardez de cette nuit, gardez, belle nature,
Au moins le souvenir.

Qu'il soit dans ton repos, qu'il soit dans tes orages,
Beau lac, et dans l'aspect de tes riants coteaux,
Et dans ces noirs sapins, et dans ces rocs sauvages
Qui pendent sur tes eaux !

Le lac du Bourget a donc obtenu la gloire refusée à des étendues d'eau plus vastes et plus majestueusement encadrées. Il a sa place dans la mémoire des hommes au même titre que les fleuves infimes et les îles de la Grèce. La poésie lui a donné un caractère auguste et sacré.

J'achève ces lignes en vue du lac, à la fenêtre de la petite auberge où je me suis arrêté en revenant de ma course aux ruines de Châtillon. Les premières étoiles brillent au ciel et se reflètent sur l'eau calme, étrangement divisée en deux zones, assombrie d'un côté par les crêtes noires de la rive gauche, de l'autre encore transparente et lumineuse. Sauf une ou deux barques ramenant des touristes de Hautecombe, rien ne trouble la sérénité du vaste miroir. Cependant, de petites ondulations se produisent et viennent mourir avec un bruit doux contre le rivage.

Des lumières s'allument là-bas, vers la ville lointaine, un grondement se fait entendre, un train débouche d'un tunnel dont l'entrée est semblable à celle d'un château féodal. Comme une trombe, le long convoi est passé envoyant un instant sur le lac le reflet de ses baies éclairées. Et le silence se fait plus profond sous les grands châtaigners, et le lac se fait immense. En regardant vers le nord entre la sombre avenue des montagnes, on se croirait au fond d'un golfe ouvert sur la mer aux solitudes sans fin.

Le lac du Bourget joue un rôle assez faible dans l'économie du pays. Il ne possède aucune ville sur ses rivages, sauf la luxueuse cité d'Aix dont le port est à trois kilomètres, aussi l'animation

est-elle presque nulle. Le chemin de fer a fait disparaître la plupart des rigues, qui, jadis, venaient charger pour Lyon les produits du pays. Il reste encore un bateau à vapeur, mais le mauvais état d'entretien d'une partie du haut Rhône l'a réduit à faire des services d'excursion entre Aix et le pont de Cordon. Peut-être, quand le goût des voyages sera moins empreint de snobisme, lorsqu'on consentira à admettre les beautés de notre propre pays, les vapeurs reprendront-ils les traversées d'Aix à Lyon et à la mer. C'est un si merveilleux voyage, cette course sur le lac limpide, le haut Rhône torrentueux et le bas Rhône puissant bordé de villes et de ruines fameuses !

XII

LE LAC D'ANNECY

Le bassin de Rumilly. — Un Pactole savoyard. — Le Fier, ses asphaltes et ses gorges. — Annecy. — Où l'on a fondu la *Savoyarde*. — Le lac d'Annecy. — Navigation sur le lac. — Eugène Sue, Taine et Theuriet.

Annecy, mai.

Le voyageur, parti le soir de Paris, qui s'éveillerait au matin entre Aix et Rumilly, comptant rencontrer des glaciers, des torrents et d'âpres rochers, croirait à une mystification en se trouvant au cœur de la Savoie, en une plaine large, entourée de hautes collines, opulente comme la Beauce, riante comme la Touraine. Au loin, il est vrai, la ligne bleue de monts, sans neiges et sans glaces, ceux du massif des Bauges. De gros villages cossus, construits en pierre, couverts en ardoises ou en tuiles, pas un chalet. Pays riche, il est vrai, mais enfin ce n'est pas l'idée qu'on se faisait de la Savoie.

C'est bien la Savoie cependant, peu de villes sont plus savoisiennes par leur histoire et leur

aspect que la grosse bourgade de Rumilly où j'arrivais ce matin après avoir parcouru la plaine d'Albens. Au temps de la Savoie autonome, Rumilly, simple chef-lieu de canton aujourd'hui, avait un rôle important dans le duché. Elle a conservé plus d'un édifice et d'un établissement publics, la France lui a donné une école normale et a fait de l'ancienne place forte des ducs de Savoie la garnison d'un bataillon d'infanterie détaché d'Annecy. Malgré tout, la ville est calme. Sa situation dans un riant bassin est fort belle; elle a des places vastes et bien ombragées et mérite d'être vue pour le curieux défilé où le Chéran s'est frayé un passage à 30 mètres au-dessous de la plaine. Ce torrent et son affluent le Néphaz entourent presque complètement la ville.

Le Chéran, dont le cours est si pittoresque, a la réputation de rouler des paillettes d'or. Je l'ai suivi un moment dans l'espoir de trouver quelque orpailleur et de pouvoir ainsi décrire cette industrie point banale à coup sûr. J'avais sans doute mal choisi l'itinéraire, aucun de ces fouilleurs de rivières ne m'est apparu; le Néphaz, lui aussi un Pactole, est également désert. Il aurait fallu, me dit-on, remonter le torrent jusqu'à Alby et Allève, j'aurais eu chance alors de voir procéder au lavage des sables. Mais la tentative est difficile, le Chéran

coulant sans cesse au fond de gorges profondes, sans aucun chemin sur les berges.

En réalité, la véritable mine d'or pour Rumilly est la riche campagne où le blé, le tabac[1], les fourrages donnent d'abondantes récoltes grâce à un sol fécond et à l'un des plus doux climats du Sud-Est. Certains points de la plaine rappellent, par l'opulence, les belles parties du Graisivaudan.

De jolis chemins traversent cet heureux pays et conduisent près du Fier à la gare de Marcellaz. Il serait intéressant de longer la rivière, mais il n'y a pas un sentier. Le lit a été creusé par les eaux dans la mollasse à une profondeur dépassant presque partout 30 mètres ; il faut se pencher sur l'abîme vertigineux pour découvrir, au fond, les eaux du puissant torrent.

Mais si les ponts et chaussées ont préféré porter bien plus haut, sur les pentes des collines, les routes de Rumilly à Annecy, le chemin de fer, pour éviter les pentes, a dû suivre le cours du Fier. A coups de pic, les ingénieurs ont foré des tunnels et creusé des galeries ; ils ont jeté des ponts du haut desquels on aperçoit le gouffre extraordinaire, *chantourné* en quelque sorte par le Fier. La mollasse, grès fauve semblable à du sable

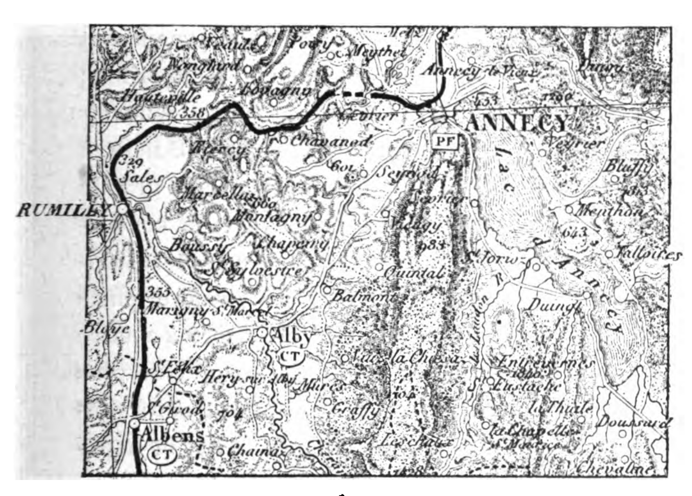
1. La surface des terres cultivées en tabac dans la Haute-Savoie dépasse 300 hectares donnant un produit de 550,000 fr. environ.



agglutiné, a opposé une assez faible résistance, le torrent a capricieusement rongé cette roche, lui donnant les formes les plus extraordinaires et les plus imprévues. Tous les ruisseaux qui atteignent le Fier ont ainsi travaillé : l'un d'eux, dont les eaux sont incrustantes, tombe en cascades sur des draperies calcaires. Ce court passage en chemin de fer laisse une impression profonde. En somme, on ne fait que traverser, il faut descendre à Lovagny et gagner l'entrée des gorges. Jadis inaccessible, ce défilé du Fier est aujourd'hui truqué comme un paysage suisse, une galerie a été placée contre les parois, on peut ainsi parcourir l'étonnant couloir creusé par les eaux, où la lumière n'arrive que diffusée par la lèvre béante, tantôt douce et fluide quand le soleil est au-dessus de l'horizon, tantôt mystérieuse quand les rayons ne peuvent pénétrer.

Cette région étrange, où les cours d'eau ont ainsi limé lentement l'épaisse couche rocheuse du sous-sol, est, au grand soleil, une contrée charmante et fertile. Les collines appartiennent à la même formation géologique que les environs de Seyssel, l'asphalte y affleure en plusieurs points et des exploitations assez importantes de cette roche bitumineuse se sont créées au-dessus

même des gorges sur les territoires de Lovagny et de Chavanod. Moins considérables et moins célèbres que celles de Pyrimont[1], elles n'en répandent pas moins l'activité et l'aisance en ce



DE RUMILLY AU LAC D'ANNECY.

D'après la carte de l'état-major au $\frac{1}{320,000}$.

riant coin de Savoie où, déjà, les touristes apportent des ressources sans cesse croissantes[2]. Cette région est, du reste, la plus industrieuse de l'an-

1. Voir chapitre XV, page 212.

2. La production en asphalte des mines de Lovagny varie entre 10,000 et 12,000 quintaux métriques par année.

cienne province. Déjà Rumilly avait quelques usines ; à Annecy on trouve presque une ville industrielle. L'abondance et la rapidité de la rivière de Thiou, sortie du lac pour aller se jeter dans le Fier, explique l'éclosion d'un petit centre manufacturier dans une région montagneuse et peu peuplée. Mais le développement a été faible ; sous le régime ducal, Annecy ne pouvait s'ouvrir le marché des pays voisins : France et Suisse, à cause des douanes, Piémont, à cause de la grande barrière des Alpes. Après l'annexion, la concurrence des grands centres industriels français empêchait au contraire Annecy de prendre place dans la grande industrie, elle n'a guère à mettre en œuvre de matières premières du cru. Sa plus vaste usine qui file et tisse le coton est naturellement tributaire de ports éloignés. Avec la papeterie et les industries que l'on rencontre toujours dans une ville de 12,000 âmes, cela forme un groupe assez vivant.

La fonderie de Cran occupe 176 ouvriers ; la papeterie 130 et le coton 490, dont 300 femmes. On traite 2,710 tonnes de fer, on produit un million de kilogrammes de papier pour écriture et impression et l'on tisse 40,000 pièces de cotonnade valant 1,200,000 fr.

L'aspect d'Annecy, cependant, n'est point celui

d'une ville de fabriques, les usines sont réparties sur le cours du Thiou et la cité a conservé un aspect tranquille. Même, l'impression première, quand on arrive par le chemin de fer, est celle d'une ville moderne et coquette. L'avenue de Chambéry, les rues Royale et du Pâquier qui lui font suite sont dignes d'une grande ville; par ces voies où se fait toute l'animation de la cité, Annecy a une gaîté que Chambéry doit lui envier. A gauche sont les quartiers modernes, rues régulières bordées de maisons sans caractère, nées après la création des voies ferrées. Dans cette partie récente, au delà du chemin de fer, a habité longtemps M. Carnot, futur président de la République, alors ingénieur en chef des ponts et chaussées, à qui l'on doit la belle ligne de fer d'Annecy à Genève.

La vieille ville est de l'autre côté, sur les bords des canaux sortis du lac pour former le Thiou. Elle est fort amusante avec ses antiques maisons de bois, aux hauts pignons bordant des rues tortueuses ou penchées sur le torrent dont les eaux limpides courent avec la rapidité de la flèche. De branlantes bâtisses qui furent des monuments et, sur une colline, l'ancien château ducal de fier aspect encore, donnent à ce coin d'Annecy un grand cachet de pittoresque. Même quand on dé-

bouche sur la place de l'hôtel de ville, où les bâtiments sont quelque peu prétentieux, il reste encore, par ce voisinage des vieilles choses citadines, beaucoup de gaîté et de saveur.

Le principal charme d'Annecy est dans son lac. La ville a su tirer un grand parti de sa situation ; entre les deux canaux du Thiou elle a créé un beau Jardin des Plantes d'où la vue est superbe sur le vaste bassin et les riantes montagnes qui l'encadrent. Le port, avec ses petits steamers, ses gabares, ses bateaux de plaisance, est un coin charmant où, à l'heure de départ des vapeurs, se porte toute la vie d'Annecy. Au nord du canal de Vassé, des quinconces de platanes d'une admirable venue forment d'autres promenades d'où la vue est plus belle encore. La préfecture s'est édifiée au milieu de ces massifs, en vue du lac, à l'entrée d'une ville nouvelle, élégante et bien dessinée, à la marge de laquelle un fort beau lycée, un haras et les casernes alpines ont été construits. Là, dans cette partie de la plaine des Fins, naîtra bientôt, sans doute, une ville estivale comparable à celles de la Suisse. Le site d'Annecy n'a rien à envier à bien des paysages plus vantés.

Il y a deux Annecy, la ville et, de l'autre côté de la plaine, le village d'Annecy-le-Vieux, aux

maisons éparses. Annecy-le-Vieux serait ignoré si le bourg ne possédait un établissement désormais célèbre, la fonderie de cloches de MM. Paccard, d'où est sortie la fameuse *Savoyarde*, bourdon de l'église du Sacré-Cœur à Paris. C'est une fort modeste usine dissimulée sous de beaux noyers, mais la réputation des fondeurs remonte à cent années déjà : leurs premières cloches ont été fondues en 1796 à Quintal, sur le versant occidental du Semnoz, c'est-à-dire hors du bassin d'Annecy, au pied de forêts qui fournissaient le combustible nécessaire, mais loin des villes et des moyens de communication. Les produits d'Annecy-le-Vieux sont célèbres ; aussi, lorsque les fidèles de Savoie voulurent offrir un cadeau à l'église qui domine Paris, songèrent-ils à une cloche gigantesque portant le nom de la province. 65,000 fr. furent souscrits ; le 13 mai 1891 on pouvait procéder à la coulée en présence des prélats savoisiens et des diocèses voisins. C'était un gros événement pour le pays, cette fonte d'une cloche de près de 20,000 kilogr. — exactement 19,685 — haute de 3^m,06, ayant un diamètre de 3^m,03 et une épaisseur, à la couronne inférieure, de 22 centimètres. Aussi, une grande partie de la population d'Annecy et des environs se pressait-elle autour de l'usine pour savoir si l'opération

avait réussi. Le bourdon de Lyon, célèbre dans le Sud-Est, ne pèse que 7,500 kilogr., celui de Notre-Dame de Paris 13,000. Si elle est la plus grosse cloche de France, la *Savoyarde* est aussi la plus belle : comme ornementation, elle est une œuvre digne de notre époque et de notre pays.

Cette intéressante usine dont le personnel régulier est de douze ouvriers, produit de 80 à 100 cloches par an.

A l'heure de l'angelus, on peut entendre sur toutes les rives du beau lac tinter les cloches argentines sorties de Quintal et d'Annecy-le-Vieux. Le bassin est entouré de riants et nombreux villages dont les églises se mirent dans le beau flot clair. Si le lac du Bourget est trop désert sur ses rives, son voisin est au contraire bordé d'habitations. Il leur doit, autant qu'aux admirables montagnes qui l'enserrent, le charme qui attira sur les rivages une colonie fidèle d'hommes de lettres et d'artistes. Eugène Sue, Taine, André Theuriet, pour citer seulement ceux-là, ont beaucoup contribué à le rendre célèbre.

Certes, le lac d'Annecy est bien modeste auprès du Léman et des autres grands lacs suisses : Constance, Lucerne, Zurich ou Neuchâtel, mais pour qui a vu ces petites mers helvétiques la nappe française a une beauté bien particulière, due à la

lumière plus pure, à la végétation presque méridionale, aux lignes heureuses des monts. Le Semnoz boisé et hardi sur la rive gauche, en face les arêtes puissantes, fièrement découpées, de la Tournette et du Parmelan sont un des plus beaux horizons de nos Alpes.

Moins important encore que le Bourget au point de vue économique, son mouvement de navigation ne dépassant pas 1,300 tonnes[1], il n'en paraît pas moins plus vivant : de village à village, de port à port il se fait un mouvement incessant de barques à voiles, et trois jolis vapeurs les relient à la ville. La *Couronne-de-Savoie,* le *Mont-Blanc* et l'*Allobroge* donnent ainsi l'animation à ces eaux profondes dont l'étiage est maintenu par des barrages régulateurs dans les canaux de sortie. Le lac a quinze kilomètres seulement d'axe en axe, de l'embouchure de l'Eau-Morte à la sortie du Thiou, mais les rives, bien découpées, creusées en golfe, projetées en promontoire, ont un développement total de 36 kilomètres et les bateaux vont de rive à rive.

J'ai rencontré hier à Annecy, à bord de la *Cou-*

1. Le lac du Bourget atteint 2,000 tonnes, grâce au canal de Savières qui le met en relation avec le Rhône. Le lac de Genève, sur la rive française, a un mouvement de 65,000 tonnes.



ronne-de-Savoie, le général Bérenger, un excellent homme et un vaillant soldat qui m'honore de son amitié. Il passe l'inspection de la garnison, c'est son dernier acte de commandement, car il sera bientôt atteint par la limite d'âge et va se retirer sous ses palmiers et ses oliviers de Cagnes. Il se rend à Albertville pour visiter la garnison, je compte faire le même chemin à pied. Cordialement il m'a invité à prendre place dans le break qui l'attend au port de Doussard, le « Bout-du-Lac », et m'a donné rendez-vous à bord de la *Couronne-de-Savoie.* Quand je suis arrivé ce matin à l'embarcadère, la musique du régiment d'infanterie, des piquets de la ligne et des chasseurs alpins et tous les officiers étaient présents pour saluer leur chef. C'est aux accents de la *Marseillaise* que le beau petit navire quitte le port, passe devant le jardin public et pénètre dans la rade — car le port a une rade.

L'arrivée au large est un éblouissement. Les montagnes sont hautes, boisées de sapins, âpres de rochers, blanches de neige, et forment un prestigieux couloir, mais leur pente moyenne et leur base sont couvertes de villages, de hameaux, de villas isolées entourées de vignobles, de noyers, d'arbres fruitiers aux teintes harmonieusement fondues. Derrière nous, Annecy groupe ses toits

autour de la masse énorme de son château flanqué de tours. Bientôt la ville a disparu et l'on se dirige vers la rive droite, au-dessous des beaux escarpements de la montagne de Veyrier. Il y a un port, on devine un village à la pointe d'une église, mais les maisons de Veyrier sont en partie masquées par des noyers à la vaste ramure.

De loin, un officier me montre, à mi-hauteur de la montagne de Chère, une masse blanche. C'est le tombeau de Taine ; le grand écrivain à qui nous devons tant de pages superbes affectionnait ce coin de terre, il a voulu y reposer. Le vallon de Menthon est du reste adorable. La montagne de Veyrier l'abrite des vents du nord ; de beaux bois, des eaux abondantes, le fier château flanqué d'un donjon où naquit saint Bernard de Menthon, des sources thermales en font un des plus beaux sites du lac. En face, le Semnoz escarpé et, plus au sud, les montagnes des Bauges forment un décor admirable.

La rive orientale se fait maintenant abrupte ; le mont de Chère s'avance dans le lac, taillé en falaise, couronné de taillis épais. Des grottes s'y creusent, de petites plages de sable se dessinent devant les anses, un golfe s'arrondit en face de Talloires, dont les maisons viennent jusqu'au rivage. Talloires est le point le plus favorisé du

lac ; bien abrité par la montagne, il jouit d'un climat très doux, peut-être la douceur en a-t-elle été trop vantée. Le figuier y croît naturellement et l'on a pu, dans les expositions les plus chaudes, faire vivre des grenadiers et des lauriers. Une ancienne abbaye attire l'attention par l'ampleur de ses bâtiments. Tout autour, de belles habitations de plaisance animent cet heureux paysage. L'une d'elles est signalée au voyageur comme ayant été longtemps habitée par André Theuriet, le romancier qui a écrit sur ces coins de Savoie et surtout sur sa Lorraine natale tant de pages exquises. La maison où naquit le grand chimiste Berthollet est devenue la mairie.

En face de Talloires, sur un promontoire de belle allure qui semble barrer le lac, sont le château et le village de Duingt ; les rochers, la verdure, les ruines, les toits gris laissent un souvenir à tous les visiteurs. De là on découvre en entier les deux bassins du lac, celui d'Annecy très vaste, celui de Doussard bien moins étendu où nous allons pénétrer.

Ce bassin est plus sauvage aussi ; rares sont les maisons sur ses rives, deux hameaux s'y font face : Bredannaz, au couchant, bâti sur les bords marécageux, en face Balmette au pied de rochers couverts de taillis et d'où tombent des cascades écu-

mantes. Au sud, les rivages sont bas, si bas que le lac semble se prolonger fort loin encore. En réalité c'est une vallée jadis lacustre, dans laquelle erre, au sein de marais, le ruisseau d'Eau-Morte, principal affluent du lac, dont les sources se confondent avec le lit où court le torrent de la Chaise, affluent de l'Isère par l'Arly. Si l'Arly et l'Isère étaient des cours d'eau navigables, on aurait pu, à peu de frais, les réunir au lac par un canal.

La *Couronne-de-Savoie* se rapproche du « Bout-du-Lac » et touche au débarcadère, limite de la navigation. Nous prenons pied-à-terre en vue des montagnes des Bauges que je ne pourrai sans doute traverser pendant ce voyage, mais où je me propose de revenir un jour[1].

---

1. 10e série du *Voyage en France*.

XIII

ALBERTVILLE ET L'ARLY

La vallée de l'Eau-Morte. — Faverges et ses ateliers. — La Trappe de Tamié. — Albertville et Conflans. — Ugines et ses vignobles. — La gorge de l'Arly. — Excursion nocturne.

Mégève, mai.

Au débarcadère du Bout-du-Lac, le break des Alpins d'Annecy est venu attendre le général pour le conduire à Faverges, où les Alpins d'Albertville ont préparé les relais. Aussitôt, l'équipage, au trot de mules vigoureuses, pénètre dans la vallée de l'Eau-Morte, plate et marécageuse, où la route s'aligne droite et monotone. Les montagnes sont très boisées, d'essences diverses et semées de clairières dont les prés d'un vert doux sont émaillés de fleurs éclatantes. Dans la vallée, que les torrents dévastent trop souvent, il n'y a pas d'habitations, mais de jolis villages sont assis au pied des monts. La route est déserte pendant huit kilomètres et s'anime seulement aux abords de Faverges, fort jolie ville

dont la grande rue est large et bordée d'auberges. Sur un monticule est un vieux château devenu usine. C'est dans la région, avec une usine moins importante établie à Doussard, non loin du lac, le point le plus éloigné où l'industrie lyonnaise ait créé une succursale. 600 métiers à tisser les soieries animent l'antique demeure féodale ; près de 700 personnes, presque toutes des femmes, y travaillent. Doussard ne possède que 50 métiers.

A Faverges, nous changeons d'équipage. Les officiers d'Albertville sont venus à la rencontre du général qui me présente et nous partons aussitôt.

De Faverges, une belle route gagne, à niveau, le torrent de la Chaise, affluent de l'Arly, et descend avec lui jusqu'à Albertville. C'est la voie suivie par les voitures de touristes où, bientôt, passera le chemin de fer d'Annecy à Moutiers, mais nous devons déjeuner à la Trappe du col de Tamié, le supérieur attend le général et son escorte. J'en suis fort aise, l'excursion est bien plus belle par le col.

Voici enfin une vraie gorge de montagne. Le chemin, très ardu, mais bien entretenu et tracé, monte entre de riants hameaux aux maisons à galeries où sèchent les grappes de maïs et entou-

rées de ruches autour desquelles bourdonnent les essaims blonds des abeilles. Peu à peu, le paysage se fait plus austère, les maisons sont rares, ce sont de pauvres chalets de montagne. Bientôt les bois dominent, bois de sapins noirs au pied desquels s'étendent des pâturages fleuris. Hélas! le ciel s'est couvert, des nuées courent au flanc des monts, une pluie diluvienne se met à tomber, elle nous poursuit jusqu'au sévère bassin de Tamié où les trappistes, en aménageant les eaux, ont créé de superbes prairies. Au-dessus, au pied des bois, le couvent dresse ses murs massifs.

C'est un abri; nous sommes transis par l'humidité qui règne dans cette combe sauvage. Le prieur vient nous recevoir, il a fait allumer un grand feu dans la salle à manger où le couvert est déjà mis. Nous nous chauffons un instant, puis nous parcourons la Trappe, plus nue et sévère encore que les autres maisons de l'ordre[1]. Comme dans la plupart des trappes, les religieux se livrent surtout à la fabrication du fromage célèbre sous le nom de Port-Salut. Leur installation à Tamié a été une bonne fortune pour ces montagnes. Les trappistes achètent tout le lait produit par le bé-

1. Voir, 1re série du *Voyage en France*, p. 290, le chapitre sur la Trappe de Soligni, et, 2e série, p. 66, le chapitre sur la Trappe de Port-du-Salut.

tail, dans les alpages l'été, dans les étables l'hiver. Ils ont ainsi fait accroître considérablement le nombre des vaches de chaque côté du col.

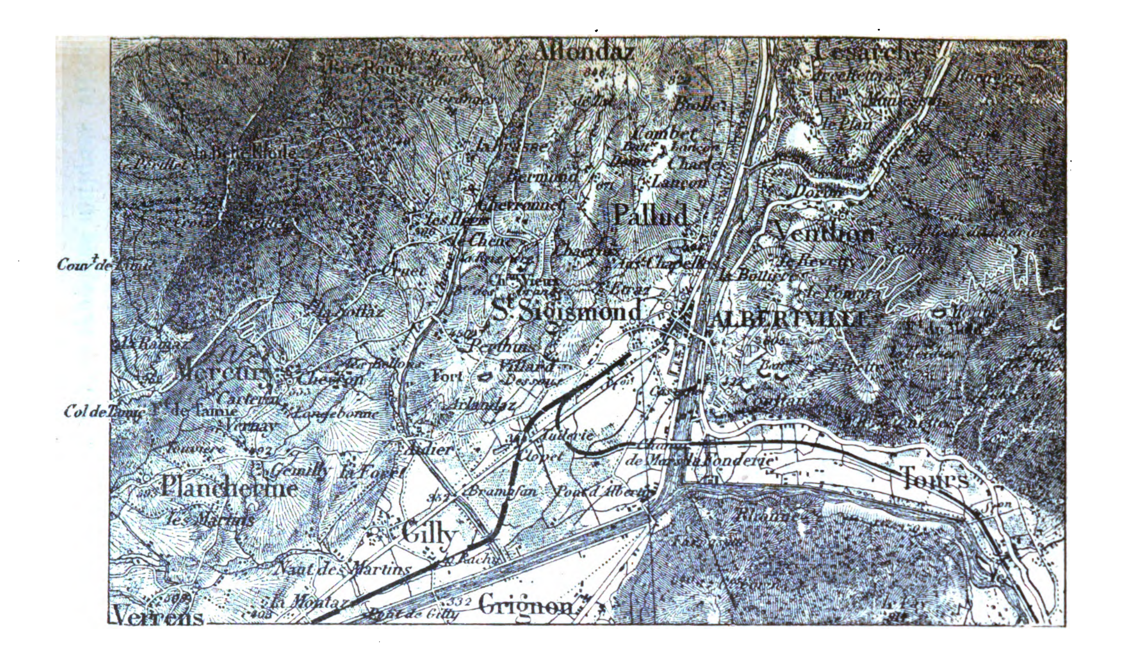
Après la visite du couvent, nous revenons à la salle à manger et nous installons près du feu clair et pétillant. Les pères ont fait pour le général un brin de cérémonie. Ce sont toujours les plats maigres servis au visiteur, œufs, poissons, pommes de terre, mais le frère cuisinier a retrouvé des recettes précieuses, il y a un vin généreux, des fruits et du fromage du couvent. Pour faire honneur à son hôte, le père prieur s'est mis à table avec nous et se mêle à la conversation avec une finesse et un esprit qui en feraient un convive charmant si, même pour le général, il ne persistait à se conformer à la règle d'abstinence. Il nous voit manger le déjeuner de grand appétit sans paraître un instant désirer en prendre sa part.

Malgré la cordialité de cet accueil, on a hâte de partir. Cette trappe est vraiment trop solitaire, trop perdue au milieu des monts. Elle ne possède point la vaste installation de la Grande-Chartreuse, le site est plus sauvage encore. Si l'on comprend la réclusion des Chartreux, celle des trappistes de Tamié semble terrible. Lorsque nous avons dit adieu au père supérieur, quand nous

retrouvons enfin les grands jardins et les prés arrosés par un bel étang, on se sent délivré.

Le couvent n'est pas au sommet du col, il faut monter encore avant d'atteindre le point de séparation entre le bassin du lac d'Annecy et celui de l'Isère. On y accède après une demi-heure de route, à l'endroit même où se détache le chemin conduisant au fort de Tamié, un des nombreux ouvrages qui défendent Albertville, c'est-à-dire l'entrée de la France par les vallées de l'Isère (Tarentaise) et de Beaufort.

A partir de là, on descend rapidement vers Albertville en dominant la large vallée où l'Isère, déjà puissante rivière, coule entre de formidables montagnes encore blanches de neige et dominées par le sommet du Grand-Arc. La pluie a cessé. Les bords de la route deviennent bientôt des cultures. Le pays est fort riche. Sur ces pentes exposées au soleil, la vigne croît à une grande altitude; entre ses lignes mûrit le maïs, de longs espaliers sont déjà couverts de grappes fleuries dont le parfum subtil semble flotter. Des troupeaux de vaches descendent de la montagne, la pluie qui nous a poursuivis si longtemps est là-haut de la neige et les gardiens craignent d'être bloqués. Depuis plusieurs jours déjà la nappe blanche s'accroît; les animaux ont souffert de la


Allondaz
Pallud
St. Sigismond
ALBERTVILLE
Venthon
Tours
Gilly
Grignon
Verrens
Plancherine
Mercury
Col de Tamié
Combet
Bermond
Chevronnet
Langon
Les Martins
Naut des Martins
La Montaz
Pont de Gilly
La Fonderie
Bramafan
Villard
Fort
Perthuis
La Bellachôde
Aidier
Dorinet
Gemilly
La Forêt
Clopet
Pont d'Albertville
332

faim ; voyant ici des moissons vertes et des prés luxuriants, ils s'efforcent d'y pénétrer, il faut à la fois les gardiens et les habitants des hameaux pour les ramener sur la route.

A mesure qu'on descend davantage, la beauté de la campagne s'accentue ; des maisons à hauts pignons, à larges auvents, à galeries à jour l'animent. Jusqu'au pied des hauteurs il en est ainsi. Puis, à travers les vignes, on atteint une grande route dominée par de hautes collines que le fort de Villard-Dessus et des batteries couronnent. On atteint enfin Albertville.

Officiellement, Albertville et son faubourg de Conflans forment une commune de 5,460 âmes, mais deux villages voisins, Pallud et Saint-Sigismond, font partie de la même agglomération et portent à près de 7,000 le nombre des habitants. Dans une contrée où les centres populeux sont rares, c'est une assez grosse ville. A la voir en été, quand les breaks d'excursion venant du lac d'Annecy ou se dirigeant vers Beaufort et Chamonix la parcourent, amenant chaque jour un flot de visiteurs, on pourrait même se croire dans une ville encore plus considérable. Elle est propre, bien bâtie, élégante, mais banalement moderne. Si l'on veut retrouver le type des antiques villes

savoisiennes, closes de murs, hérissées de fortifications, il faut traverser l'Arly et, par les chemins montueux, gagner Conflans, qui couronne un roc entre le torrent et l'Isère. Ce mot de Conflans n'est qu'une corruption de *confluentes* ; on le trouve dans toute la partie des Gaules où l'influence romaine s'est exercée de bonne heure, tandis que le vieux mot de Condé indique ailleurs la jonction des cours d'eau.

Ce rocher, situé au confluent de deux gros torrents, non loin du Doron de Beaufort, commandait ainsi trois routes vers l'Italie et le chemin de la France. Il avait donc une importance militaire considérable, aussi s'y créa-t-il un château, puis un bourg bientôt enveloppé de murailles. Au-dessous, de l'autre côté de l'Arly, naquit plus tard un faubourg appelé l'Hôpital, devenu, en 1845, Albertville, du nom du roi Charles-Albert. Conflans perdit alors ses administrations et devint une ville morte. Sa vieille église, une terrasse d'où l'on domine le confluent, ses murailles découronnées, la rendent assez pittoresque ; cependant, on a fort exagéré le caractère de cette bicoque des rois sardes.

La France a porté plus haut les défenses de la place en allant jeter un fort au sommet du « Mont » qui domine le bourg. Plus haut, encore des

blockhaus occupent les crêtes des Têtes et de Ladelet. Autour de Conflans même sont plusieurs batteries.

Le reste de la position d'Albertville est défendu par une ligne de forts et de batteries couvrant le contrefort du Tall, depuis le fort de Lestal, près d'Ugines, au confluent de la Chaise et de l'Arly, jusqu'aux forts de Villard-Dessus et de Tamié. La puissance naturellement forte de cette entrée du bas pays vers le Graisivaudan est accrue par tous ces ouvrages qui ont fait d'Albertville une de nos grandes forteresses des Alpes. Même s'ils étaient forcés, l'accès du Graisivaudan n'en serait pas plus facile pour cela, le confluent de l'Isère et de l'Arc, rivière venue de la Maurienne, étant également défendu par les ouvrages d'Aiton et de Montgilbert[1].

Albertville a dû aux fortifications construites après la guerre de 1870 la possession d'une garnison assez considérable. Un groupe alpin, l'artillerie de forteresse et, pendant l'été, des détachements d'autres corps, concourent à son animation. La garnison et les touristes font sa prospérité.

Malgré l'heure avancée, je me suis décidé à venir coucher à Flumet pour gagner Bellegarde

1. Voir la 10e série du *Voyage en France*.

par Sallanches et Cluses. Le ciel menace encore, des averses abondantes se produisent de temps en temps, un glissement de terrain obstrue la route dans les gorges de l'Arly, aussi cherche-t-on à me faire revenir par le chemin de fer, en trois ou quatre heures je serais à Bellegarde. Le beau plaisir de rouler pendant la nuit dans un pays déjà connu, lorsque je suis à quelques petites lieues du col de Mégève et de la vallée de l'Arve!

J'ai la chance de trouver un véhicule pour Ugines, c'est-à-dire pour la partie la moins intéressante du chemin et, aussitôt, nous voici en route en côtoyant l'Arly qui gronde dans son lit de rochers arrachés aux montagnes. Le paysage est plus sévère que grandiose, on est trop au fond de la vallée pour bien juger de ces monts auxquels des ressauts couverts de petits hameaux et de chalets servent de piédestal. Au bord de la route, un établissement prépare, par l'injection cuprique, de jeunes sapins destinés à servir de poteaux télégraphiques. Plus loin, une belle usine est assise à l'entrée de la gorge profonde où débouche le Doron de Beaufort, un des plus puissants « dorons », c'est-à-dire torrents, des Alpes de Savoie. C'est une fabrique qui découpe, broie et transforme en pâte à papier les bois de sapins des vallées voisines. D'énormes tuyaux de fonte vont

chercher en amont les eaux du Doron et les conduisent par une chute puissante aux turbines qui font mouvoir les machines[1].

L'entrée de la vallée est masquée par un monticule au-dessus duquel on peut cependant apercevoir les flancs du « Mont » de Conflans jusqu'aux âpres sommets de la Roche-Pourrie et du mont de Mirantin, qui atteignent près de 2,500 mètres d'altitude. Les premiers plans sont admirables de fraîcheur, des chalets coquets sont semés sur les flancs de la montagne.

Sur l'autre rive de l'Arly, le paysage s'est transformé. Les petits monts qui se haussent peu à peu jusqu'aux sommets puissants nous séparant de Faverges sont comme semés de villages dont les blanches églises se détachent vigoureusement sur la verdure profonde des cultures, des prés et des bois. Allondaz, Thénésal, Marthod s'égrènent jusqu'à l'éperon sur lequel est campé le fort de Lestal qui bat le confluent de la Chaise et de l'Arly, c'est-à-dire les routes d'Annecy et de Sallanches. Plus haut, au milieu des sapins, sur un replat déboisé est le blockhaus de l'Arpettaz, vigie superbe d'où nos postes découvriraient de fort loin l'approche de l'ennemi.

1. Cette industrie de la pâte à papier a été décrite dans la 1re série du *Voyage en France*, p. 245.

Voici la jonction des deux torrents, au milieu d'un beau paysage, entre de hautes montagnes dont les crêtes sont assez éloignées pour que l'on puisse découvrir en entier les monts. En face se dresse le mont Charvin dont les premières assises sont austères, hardiment taillées, mais entièrement boisées. Au-dessous des bois, les vignes montent fort haut encore, entourant de leurs rangées de ceps les beaux chalets aux toits moussus. Rien de plus riant que cette campagne vinicole, très peuplée, au sein de ces monts d'apparence formidable. Dans ce beau décor est le bourg d'Ugines, un peu déserté par les voyageurs. Le hameau des Fontaines, au-dessous d'Ugines, sur la Chaise, rempli d'auberges, est, au contraire, très animé ; là se croisent diligences et voitures et s'arrêtent un instant les touristes ; les routes d'Annecy et de Sallanches s'y rencontrent.

Quant à Ugines, c'est un gros village sans intérêt, sinon par sa belle position sur des pentes où les maisons dévalent parmi les vignes. La commune est très peuplée, mais les habitants se répartissent dans une foule de hameaux. Jadis, pour maîtriser la réunion des deux vallées, les ducs de Savoie avaient ici une forteresse dont il reste une tour trapue, coiffée d'un toit d'ardoises.

On redescend dans la vallée de l'Arly à travers

les vignobles; ceux-ci présentent un coup d'œil singulier : au lieu de disposer les plants sur des échalas ou, comme autour de Chambéry, les faire monter en hautins après les ormeaux et les érables, on les fait grimper sur de grands arbres desséchés; ces pampres verts, embrassant ces squelettes blanchis, produisent une impression étrange.

Autant la vallée de la Chaise est large et claire, autant celle de l'Arly est étroite et profonde. C'est une gorge à l'entrée de laquelle le torrent est franchi par un curieux pont de fer où la chaussée, disposée sur des arceaux de briques, est en pente sur un tablier très horizontal.

Et l'on est en pleines gorges. La route se tient très haut au-dessus du torrent grondant au fond d'une étroite fissure; il a fallu la tailler dans le rocher. De chaque côté, d'énormes murailles se dressent, ce serait tragique sans l'admirable manteau de hêtres qui couvre toutes les pentes. La rivière saute et écume entre les roches, tombe en cascades retentissantes. Le bruit des eaux, répercuté par l'écho, domine tout. Renvoyé par les cimes, on dirait que ce grondement vient de là-haut. Parfois des murmures plus doux, presque argentins, se font entendre, ce sont des ruisseaux descendus en cascatelles. Une de ces chutes est une véritable merveille.

Quelle réserve puissante pour l'industrie, toutes ces eaux aujourd'hui sauvages !

Dans le défilé étroit, la place est si avarement mesurée que la route n'a pu toujours être frayée dans la même paroi, elle franchit le torrent, revient plus loin sur la rive droite, enjambe de nouveau de l'Arly et revient encore à deux reprises courir au-dessous des escarpements qui portent le village d'Héry. La nuit me surprend bientôt, la pluie tombe et je n'ai pas encore atteint l'éboulement qui, depuis trois jours, interrompt la circulation des voitures et où le passage est assez difficile. Voici des lueurs, c'est l'auberge des Métraux. Je demande à souper, mais comme on ne voit plus de voyageurs depuis que la route est obstruée, la cuisine est vide. Il n'y a que du fromage et du pain ; baste ! un verre de l'excellent vin d'Ugines là-dessus et ce sera un régal !

L'aubergiste m'annonce que l'on a pu déblayer aujourd'hui même une piste assez large pour un char, mais il faut appuyer à gauche, le parapet ayant été jeté dans le précipice. Je repars sous la pluie par une nuit profonde que semble rendre plus noire encore l'abîme d'où monte le bruit furieux de l'Arly. Voici l'éboulement, le schiste ardoisier a glissé tout d'une pièce et a bondi dans

le torrent en faisant, parmi les broussailles, une hideuse trouée devinée malgré l'obscurité. Le passage tracé par les cantonniers est étroit, mais suffisant pour qu'on s'y aventure.

Je franchis l'Arly, pénètre dans un petit tunnel, traverse de nouveau le torrent et me voici sur la route solide. En même temps la pluie cesse, les étoiles paraissent, répandant une lueur diffuse. On y voit assez pour distinguer le ruban de la route, les flancs boisés des monts et, au fond, les eaux écumantes du torrent. D'énormes rochers, des groupes de sapins, là-haut de petites lumières indiquant les chalets forment une nature fantastique. C'est pure fantasmagorie nocturne.

Un autre pont à passer, mais il n'est pas sur l'Arly, il franchit le torrent de Flon qui vient s'abîmer dans le puissant cours d'eau. Encore trois kilomètres et je serai enfin à Flumet.

Ils semblent longs! la route s'écarte un peu du torrent, on n'entend plus qu'un murmure confus. Des chalets bordent la route, mais leurs habitants dorment depuis longtemps. Pas une lumière, pas un aboiement de chien de garde, le pays paraît mort. Enfin, là-bas, quelques lueurs apparaissent, je traverse la Giettaz sur un pont au-dessous duquel, à une profondeur vertigineuse, je vois se mirer les étoiles sur une eau en appa-

rence tranquille et voici enfin l'hôtel, le bienheureux hôtel, où l'hôtesse m'accueille cordialement. Bientôt je suis assis devant un grand feu de bûches de sapins, de mes vêtements mouillés s'élève une vapeur abondante. J'ai marché à grands pas et ne me suis point aperçu que la pluie avait traversé mon manteau.

Il fait bon ici. Comme on s'y reposerait volontiers ! mais il faudra repartir au point du jour.

XIV

LES HORLOGERS DE CLUSES

De Flumet à Mégève. — Le pays des calvaires. — Le Mont-Blanc et la vallée de l'Arve. — Sallanches. — Cluses et ses horlogers. — Origines de l'industrie. — Visite à l'École nationale d'horlogerie.

Cluses, mai.

Au jour on a frappé à ma porte. Pour l'unique voyageur, la cuisinière avait allumé son fourneau, prévoyant sans doute un appétit fougueux après la longue marche de la veille et la course à entreprendre. Pendant que s'achèvent les préparatifs du déjeuner, je vais parcourir Flumet à peine aperçu à mon arrivée. C'est un grand et pittoresque village aux maisons de bois à haut pignon sur la rue et, derrière, à galeries surplombant le ravin profond, aux parois à pic, au fond duquel gronde l'Arly. Ce site de bourgade de montagne est fort beau ; des ponts hardis, surtout celui qui porte la route de Notre-Dame-de-Bellecombe, franchissent de très haut le torrent. L'ensemble est d'un grand effet décoratif.

Après déjeuner je me mets en route. Il a plu encore cette nuit ; ce matin le ciel semble se rasséréner, mais il fait très frais, on me dit que la neige aurait bien pu remplacer la pluie aux abords de Mégève. Cela fait présager une désagréable bouillie de neige fondue.

Dès la sortie de Flumet on est, de nouveau, en pleine gorge. La route court au flanc de la montagne, traverse par deux fois l'Arly sur de beaux ponts robustes dont les arches de granit s'harmonisent à merveille avec la sauvagerie du site et la sombre verdure des sapins. Des cascades brillent entre les arbres. Puis on quitte le torrent pour gravir les pentes de la montagne et se tenir désormais au milieu des alpages. Ce ne sont que prairies semées de chalets ; le bétail sort en ce moment, un bruit continu de sonnailles s'élève dans la vallée, produit par les cloches de bronze et d'acier de forme ovoïde particulières aux troupeaux des Alpes et que l'on fabrique à Chamonix. Au-dessus des alpages les bois de sapins couvrent les cimes, très épais, activement exploités à en juger par les scieries nombreuses du village du Praz. Cette haute vallée, qui se tient entre 1,000 et 1,200 mètres d'altitude, offre un caractère particulier par le nombre des calvaires de granit dont la route

est bordée. Chaque hameau possède une chapelle dont la flèche se voit de fort loin.

La pente est forte, on ne cesse de s'élever jusqu'à Mégève dont on distingue la haute flèche en écailles de fer-blanc longtemps avant d'atteindre le bourg. Les calvaires et les chapelles se multiplient jusqu'à l'entrée. Mégève est une bourgade d'opéra-comique : deux vieilles tours, des maisons de bois, d'autres maisons peintes encadrent une petite place très amusante, lieu de rendez-vous des habitants. On devine un gros marché : en effet Mégève est le centre du commerce pour les innombrables hameaux de la montagne. Même il y a un embryon d'industrie. Une petite fabrique, occupant trois ou quatre ouvriers, produit des draps et des couvertures au moyen des laines du pays.

A la sortie du bourg on se trouve dans un vaste bassin de prairies, point de séparation des eaux allant à l'Arly et de celles qui vont à l'Arve. Sur près de deux lieues la route est bordée de petites chapelles. Il n'y en a pas moins de 14. Très variées de formes et d'ornementation, elles produisent une impression plus curieuse que religieuse, à cause de leur nombre et de la naïveté de leur décoration.

A la dernière chapelle on atteint un ruisseau

dont les eaux vont à l'Arve, désormais on est dans le bassin du puissant torrent. On laisse à droite la route de Saint-Gervais pour descendre vers le joli village de Combloux entouré de belles prairies plantées d'arbres fruitiers. La vallée de l'Arve et ses glaciers sont en vue, un instant masqués par la belle futaie de sapins de Domancy, encombrée de blocs erratiques énormes, exploités en carrière d'où sont sortis la plupart des croix et des calvaires du pays de Mégève. La route ne tarde pas à suivre en corniche le flanc de la montagne, et l'on a constamment sous les yeux, près du beau château de Coudray, la vallée de l'Arve, ses immenses rochers et, en se retournant, le massif sublime du Mont-Blanc. Ses glaciers et ses neiges ferment l'horizon. Vue d'ici, l'énorme montagne est peut-être trop brutale, on ne lui trouve pas la poésie dont on la revêt lorsqu'on l'aperçoit de Lyon ou de Genève, mais elle n'en offre pas moins le plus grand spectacle de la nature alpestre[1].

La vallée est ici très large, ce fut évidemment un lac, comblé par les apports de l'Arve et devenu une plaine nivelée, mais, sur plusieurs points, encombrée de cailloux ; un cataclysme

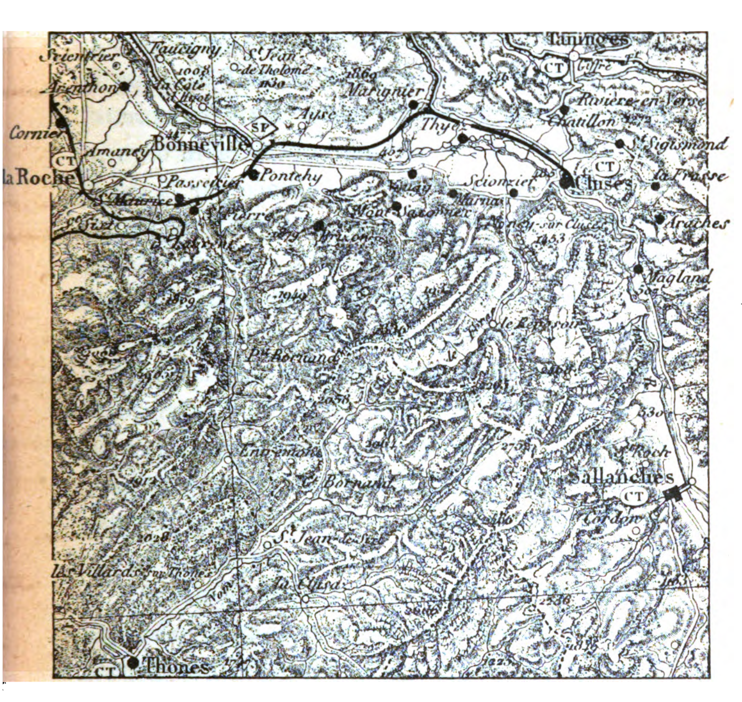
1. La visite à la vallée de Chamonix et au Mont-Blanc fera l'objet d'un chapitre de la 10e série du *Voyage en France*.



s'est produit il y a peu de temps, lorsque le glacier de Bionnasset a vidé ses cavités souterraines, il a enflé prodigieusement le torrent du Bon Nant, le vallon a été dévasté, les bains de Saint-Gervais ont été détruits, le flot furieux s'est précipité dans la vallée de l'Arve où il a entraîné des débris et roulé les cadavres des victimes. Les traces de la catastrophe sont très visibles encore. Mais déjà la nature répare ses pertes, une végétation de broussailles et d'herbes grossières recouvre le fond de la vallée. Une longue rangée de baraques s'aligne sur près d'une lieue au milieu de la plaine, à égale distance de l'Arve et des hauteurs de Domancy. Ce sont les « granges » de Passy où les habitants des villages voisins abritent le nombreux bétail qu'ils font paître dans cette sorte de lande. Il y a une cinquantaine de ces granges, on les prendrait volontiers pour des huttes de sauvage.

Devant moi Sallanches dresse sa belle flèche d'église et couvre de ses maisons un vaste espace. On y descend par une pente assez raide aboutissant non loin d'un gros torrent bordé de quais et traversé par un beau pont. Les rues sont larges, trop larges peut-être pour le mouvement de la population, elles se coupent à angle droit et rappelleraient assez les villes algériennes, sans les som-

mets neigeux dont on est entouré. C'est que la ville, jadis construite en bois, a été complètement



RÉGION HORLOGÈRE DE LA HAUTE-SAVOIE

D'après la carte de l'état-major au $\frac{1}{320,000}$.

● *Centres horlogers.*

détruite par le feu en 1840, le roi Charles-Albert l'a fait reconstruire sur un plan nouveau, les édi-

fices de pierre ont remplacé les pittoresques maisons à pignon.

De là cette ville ample et banale, que des plantations touffues égaient cependant. Une belle fontaine surmontée de la statue de la Paix orne la place principale, des magasins assez nombreux, des hôtels, un mouvement considérable de voitures animent la grande rue formée par la route nationale. En somme une petite ville coquette, d'un aspect fort inattendu.

Le voisinage du centre industriel de Cluses a fait naître à Sallanches quelques industries. La ville et les campagnes voisines fabriquent des chaînes, elles font des vis et des fournitures d'horlogerie; une cinquantaine d'ouvriers ébauchent ou finissent des montres. On entre ici dans l'intéressante région horlogère de la Haute-Savoie.

Mais il faut l'étudier à Cluses même. J'ai la chance d'arriver avant le passage du grand break d'excursions qui ramène de Chamonix au chemin de fer les Anglais et les Anglaises, seuls visiteurs des Alpes en cette saison. Après déjeuner nous sommes partis au grand trot des chevaux dont les grelots tintinnabulent joyeusement. Les postillons sont coiffés du classique chapeau de cuir; sur une banquette toute une famille de modèles

italiens portant des vêtements aux couleurs éclatantes ou coiffés de feutres pointus s'est installée. Par quelle aventure ces pauvres gens sont-ils venus traverser les Alpes en ces passages difficiles pour se rendre à Montmartre, où je les retrouverai évidemment à la foire aux modèles de la place Pigalle?

Et je dis adieu au Mont-Blanc qui se dresse là-bas dans toute sa gloire. La vallée se resserre peu à peu, la route se rapproche de l'Arve aux eaux grises, entre de hautes montagnes d'où bondissent à chaque instant de superbes cascades. La plus belle, celle d'Arpenaz, tombe du sommet de rochers schisteux hauts de 260 mètres à pic, le vent s'en empare et fait voler les eaux en poussière diamantée. Près de là un village s'est édifié, ses maisons sont entièrement neuves.

Chaque pli de la montagne renferme ainsi un « nant », c'est-à-dire un torrent ; chaque nant se précipite par une cascade dans la vallée de plus en plus rétrécie. L'Arve, désormais, coule dans une véritable gorge, mais assez large encore pour que des hameaux et des maisons isolées aient pu s'établir. L'aspect de ces habitations est fort heureux, elles sont vastes, propres et claires. L'industrie de l'horlogerie et l'affluence des touristes

répandent partout le bien-être. Le village de Magland et les hameaux voisins sont fort bien tenus. Les auberges sont cossues, l'une d'elles a pour enseigne : « A la Tête de Louis-Philippe. »

La vallée se rétrécit encore près du hameau de Balme qui possède, son nom l'indique, une grotte, *baume* ou *balme*. Le propriétaire s'est inspiré du voisinage de la Suisse, il a établi un tarif assez élevé pour la visite du souterrain.

Il semble maintenant que les deux montagnes se soient soudées et vont barrer le passage, mais le puissant torrent a scié la muraille, et formé une « cluse » dans laquelle la route s'engage avec lui. Soudain le rideau sombre s'écarte, une vaste plaine apparaît et, à l'entrée même, on débouche dans une jolie ville qui a pris son nom de cette coupure des monts. Cluses est encore une ville neuve, reconstruite après un incendie qui, en 1844, dévora presque tous les édifices. Mais la régularité est moins grande qu'à Sallanches, les rues ont quelques détours, les maisons sont plus variées dans leur construction. Beaucoup, pour répondre aux nécessités de l'industrie, ont dû s'accroître d'étages, d'ateliers, de galeries. L'Arve, qui fait mouvoir les usines, les belles promenades, les pittoresques bâtisses de l'ancienne école d'horlogerie et les monumentales constructions

de l'école nouvelle donnent assez de variété pour rendre la bourgade fort attrayante.

Ici tout le monde travaille à l'horlogerie, il n'est pas une maison sans ateliers. Les uns n'ont que des ouvriers à la main, d'autres possèdent une force motrice produite par l'Arve, un grand nombre ont adopté la force électrique également donnée par le torrent. Une belle installation de dynamos permet de transmettre la force. A un petit fabricant de pignons d'horlogerie occupant 3 ou 4 ouvriers suffisent 20 kilogrammètres, c'est-à-dire un huitième de cheval.

4,000 horlogers travaillent tant à Cluses que dans la région, depuis Sallanches jusqu'au delà de Bonneville. C'est donc un groupe fort considérable et bien digne d'attention.

L'exposition de 1889 a révélé au public les énormes progrès réalisés par les ateliers de Cluses. Les fabricants avaient groupé leurs produits sous forme d'exposition collective représentant en cinq séries toutes les périodes de la fabrication. D'abord les pignons de différentes dimensions depuis 4 ou 5 lignes jusqu'à 62 lignes; puis des assortiments de fraises pour le taillage et le denturage. De nombreux échantillons de pièces d'horlogerie découpées montraient le travail de ces

machines : roues, doigts d'arrêt, raquettes, pièces de remontoirs, etc.

On voyait ensuite les ébauches, les remontoirs, les finissages; à côté les échappements, les plantages, les repassages à cylindres et à ancres. De là, on passait aux pièces compliquées telles que chronographes, secondes indépendantes, quantièmes, etc... Enfin des mouvements complètement terminés et d'une exécution parfaite achevaient cette leçon d'horlogerie présentée au public du Champ-de-Mars sous la forme la plus attrayante.

Les connaisseurs étaient autant frappés par l'élégance et le bon goût des objets exposés que par l'habileté et la science des ouvriers.

On ne comprendrait pas le développement extraordinaire de l'horlogerie dans cette petite province savoisienne du Faucigny, si l'on ne connaissait ses origines. Je dois à M. Peltre, directeur de l'école nationale d'horlogerie, qui m'a accompagné dans ma visite aux établissements, des données intéressantes sur l'histoire de cette industrie. Vers 1615, un Savoisien nommé Balla-loud, originaire de Saint-Sigismond-sur-Cluses, revint d'Allemagne où il avait appris l'horlogerie. Il s'installa dans sa paroisse natale et y forma de nombreux ouvriers. Les villages voisins, Araches,

Nancy-sur-Cluses, la Rivière-Enverse et Morillon suivirent l'exemple. Bientôt Ballaloud se vit à la tête d'un personnel assez nombreux pour lui permettre de nouer avec l'Allemagne des relations d'affaires ; il s'ouvrit ensuite de nouveaux débouchés à Genève et à Neuchâtel.

L'exemple de Ballaloud fut suivi ; Cluses devint le centre de l'industrie ; en 1792, les deux tiers de sa population se livraient à l'horlogerie. En 1807, date du recensement opéré par ordre de l'empereur, on constata 1,470 ouvriers dans le canton de Cluses dont 1,150 dans la ville seulement. On fabriquait surtout des mouvements bruts ou cheminants dits à roues de rencontre.

La domination française en permettant aux produits de Cluses de se répandre sur l'immense territoire de l'empire, assura au Faucigny une prospérité sans cesse croissante ; mais, après 1815, les affaires ne cessèrent de décroître. Le grand incendie de 1844 en détruisant la ville sembla ruiner à jamais le pays. La population fut obligée de s'expatrier. Le gouvernement sarde reconstruisit Cluses et s'efforça de rappeler l'industrie. On comptait installer une grande manufacture ; la désastreuse bataille de Novare obligea le gouvernement royal à abandonner ce projet. Cependant on avait créé en 1848 une école royale d'horlo-

gerie qui, de 1849 à 1860, c'est-à-dire jusqu'à l'annexion de la Savoie à la France, donna les plus heureux résultats. Les élèves en retournant dans leurs villages enseignèrent des procédés nouveaux. La population horlogère s'accrut; en 1860 on comptait de 1,700 à 1,800 ouvriers produisant pour une valeur de 1,500,000 fr. par an. L'école du petit royaume de Sardaigne est devenue l'importante école nationale que je viens de visiter.

Donc, on compte aujourd'hui dans la région de Cluses près de 4,000 ouvriers. La production actuelle atteint environ 3 millions de francs.

Il ne faudrait pas chercher ici de grandes manufactures. Les usines sont modestes, le travail, comme dans les moyens et les petits ateliers, y est produit par une main-d'œuvre absolument rurale. L'horlogerie n'est pour ainsi dire qu'une annexe de l'agriculture; on y travaille aux heures laissées libres par les travaux des champs et la récolte. Grâce à cette heureuse alliance de l'établi et de la charrue, les ouvriers horlogers, ayant la nourriture assurée par les produits du sol, peuvent supporter facilement le chômage, la réduction des heures de travail, ou la dépression temporaire des salaires.

Toutes les communes, même les moindres ha-

meaux de la région renferment des ateliers; partout la force motrice naturelle si abondante a permis l'emploi des machines-outils. C'est ce que M. Peltre appelle, d'un mot heureux, des « manufactures domestiques ». On le comprend, cette organisation du travail permet de livrer les produits à très bas prix et de soutenir la concurrence étrangère. En somme cette petite population est heureuse et tranquille; les dix-neuf communes qui forment le centre horloger sont, à ce titre, parmi les plus intéressantes de la France entière.

Actuellement, Cluses est restée le centre principal de la fabrication. La ville, peuplée de 2,000 habitants, renferme 500 ouvriers qui font les fraises, roues, découpages de toutes sortes de pièces d'acier et de laiton, fournitures d'horlogerie en tous genres, ébauches, remontoirs, finissages, échappements, plantages, repassages à cylindres et à ancres, pièces compliquées et montres terminées.

Araches, avec une population de 760 habitants, possède cependant 300 ouvriers; outre une partie des pièces que je viens de citer, ils font encore des pièces-bijoux.

Magland, peuplée de 1,595 habitants, en emploie 500 aux mêmes travaux; on y fait en outre les vis

d'horlogerie et l'on finit les pièces d'acier pour les mouvements les plus simples et les plus compliqués.

Scionzier, village voisin de Cluses et peuplé de 1,500 âmes, ne compte pas moins de 600 ouvriers faisant des pignons de toutes sortes et de toutes grandeurs et des vis à métaux. Les pignons se font encore à Marnaz, 250 ouvriers; Mont-Saxonnex, 600; Brison, 200; Saint-Pierre, Saint-Maurice, Pontchy, Cornier et Arenthon, 250; Vougy, 50.

La Frasse occupe 80 ouvriers à faire des pivotages de toutes sortes; Saint-Sigismond, qui vit naître l'industrie, en possède 50 seulement, fabriquant des roues d'ancres, de cylindres, des roues d'acier et des pivotages. Le décolletage des pièces d'acier occupe 200 ouvriers à Châtillon, Thiez et Marignier.

Sallanches, je l'ai déjà dit, en occupe une cinquantaine.

Enfin, en dehors du bassin de l'Arve, dans le massif des Bornes, la petite ville de Thônes fait travailler 200 ouvriers aux fournitures diverses de roues d'horlogerie.

Deux ou trois des établissements de Cluses sont de véritables usines munies de machines perfectionnées découpant par milliers et par millions

dans des rubans de cuivre ou d'acier, les rouages, les aiguilles ou les pièces diverses nécessaires à l'horlogerie ; le denturage se fait d'une façon mathématique. On voit tomber à flots les jolies rondelles, brillantes comme de l'or. Elles vont de là aux ateliers où l'on procède au montage, et surtout dans les villages voisins où s'opère la « finition » des montres.

L'école de Cluses a beaucoup fait pour le développement de cette industrie. Depuis 1880, un grand bâtiment d'apparence monumentale, bien situé, admirablement organisé, permet de recevoir 200 élèves progressivement appliqués à la fabrication de toutes les parties des montres et à la construction des appareils pour la télégraphie électrique et l'électricité.

Pendant trois années, les jeunes gens sont conduits depuis les travaux les plus simples jusqu'à l'exécution des pièces les plus délicates. Ils reçoivent en même temps un enseignement théorique des applications à l'horlogerie. Outre la langue française et l'arithmétique, on leur donne des éléments d'algèbre, de géométrie, de trigonométrie, de mécanique, de cosmographie, de physique, de dessin des machines, et surtout d'électricité. Le régime de l'école est l'externat surveillé ; grâce au bas prix de l'existence dans le pays, les

élèves sont logés, nourris, blanchis chez des particuliers pour une somme variant entre 50 ou 60 fr. Actuellement 150 élèves suivent les cours. Plus de 1,400 sont déjà passés à Cluses depuis la création de l'école ; la plupart sont allés ensuite s'installer en France et à l'étranger.

L'électricité a ouvert de nouveaux débouchés aux élèves ; beaucoup se sont fait une situation comme ingénieurs-électriciens. Un élève envoyé dans un régiment de cuirassiers y fut utilisé à la télégraphie ; ses aptitudes étaient telles qu'on le chargea d'installer le télégraphe optique entre la tour Eiffel et Rouen, puis entre Lyon et les monts d'Auvergne ; enfin entre le cap Corse, Toulon et Marseille. Après avoir achevé son service militaire il est revenu à Cluses, c'est aujourd'hui un des meilleurs professeurs de l'école nationale.

Chaque élève, pendant ses trois ans d'études, travaille à fabriquer ce que l'on pourrait appeler son *chef-d'œuvre,* c'est-à-dire une montre complète. A en juger par le remarquable musée d'horlogerie installé à l'école et rempli des objets construits par les élèves, nombreux sont ceux d'entre eux qui peuvent passer pour des maîtres. Il ne faut donc pas s'étonner si l'école de Cluses a obtenu dix médailles d'or et deux diplômes d'hon-

neur dans les diverses expositions universelles auxquelles elle a participé.

On le voit, ce centre industriel est un des plus complets et des plus intéressants de France. Je serais resté longtemps encore à parcourir ses ateliers si je n'avais dû arriver ce soir même à Bellegarde; mais le train part avant la nuit.

XV

LE RHONE DE BELLEGARDE A SEYSSEL

Débouché des gorges. — Pyrimont. — L'asphalte de Seyssel. Navigation en bachot. — Les villes de Seyssel.

Seyssel, 6 juin.

Autant la route de Bellegarde à Lyon est ombreuse, verte et gaie jusqu'au Châtelard, au-dessus de l'étroit cañon où le Rhône, invisible en de mystérieuses profondeurs, ne semble qu'un étroit filet d'eau, autant le pays devient morose lorsqu'on a commencé à gravir le contrefort du crêt du Nû.

Le sol est maigre, presque sans verdure ; les pentes raides et les brusques tournants permettent cependant de découvrir tantôt la haute falaise des crêts du Bugey, tantôt, au-dessus de la vallée, la haute terrasse boisée d'où se dresse la ligne mince du Vuache, véritable rempart qui ferme de ce côté l'accès de notre territoire.

A Billat, gros village aux maisons grises, la

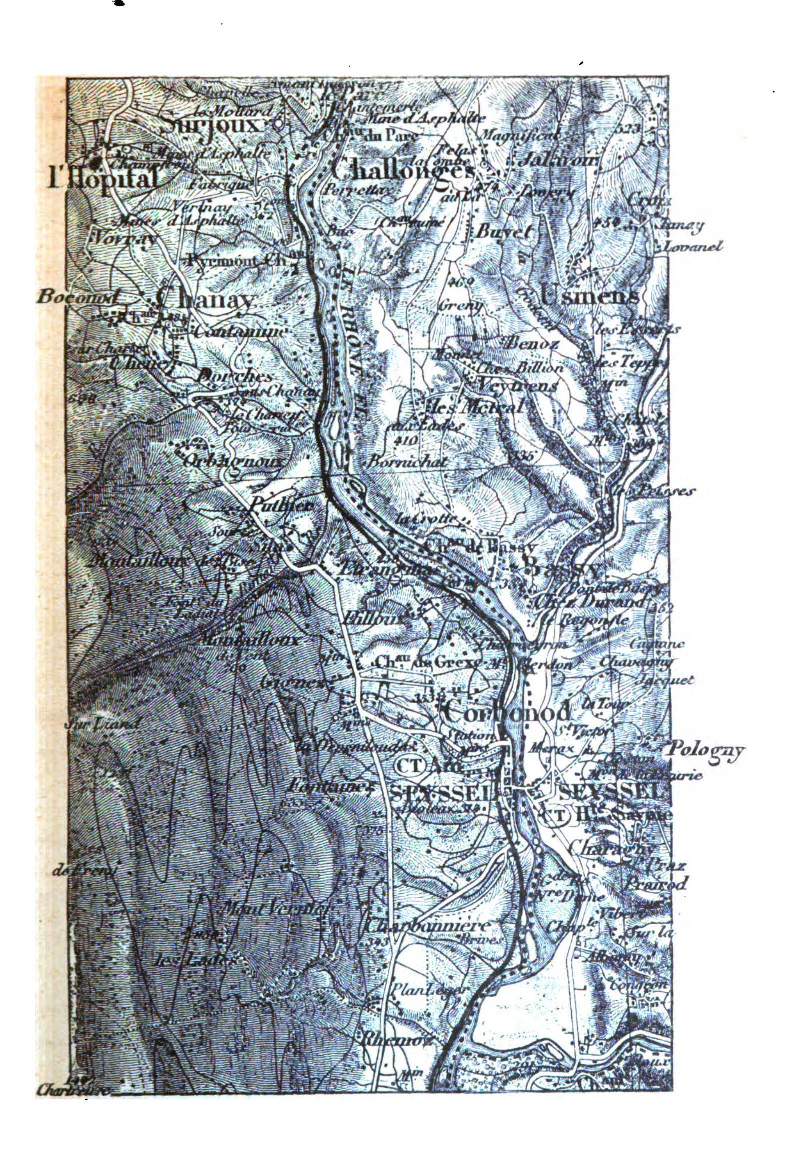
route, rejointe par le grand chemin de Nantua, reprend brusquement la direction du sud entre des prés, des champs et des bosquets. Mais le plateau semble désert; à peine de très rares fermes, peu d'eaux courantes, des mares et des fossés. Il faut descendre vers Surjoux pour retrouver un peu de vie; des granges très vastes, des vignes, des noyers apparaissent bientôt. La pente est brusque, le chemin rocailleux, autrement aisé à descendre qu'à gravir! Enfin, on parvient tout d'un coup, sans avoir aperçu le fleuve, dans un exquis hameau, entouré d'arbres et de fleurs où le Rhône, échappant tout à coup à la fissure profonde où il coulait depuis Bellegarde, s'élargit et prend la majestueuse allure qu'il aura jusqu'à la mer.

Ici le grand torrent est véritablement devenu un fleuve, ses eaux sont toujours rapides, mais elles s'étalent en une nappe bleue qui vient frôler des berges doucement inclinées, plantées de saules et de peupliers. Le paysage, soudain élargi lui aussi, est superbe et lumineux; doucement s'étagent des montagnes, leurs premières pentes couvertes de noyers et de vignes, sillonnées par d'étroits sentiers dans lesquels on voit bondir les chèvres broutant aux buissons de cytises et de prunelliers.

Au milieu de ce paysage d'un calme si profond, de noires fumées s'élèvent, sortant de grandes bâtisses sombres construites au bord du fleuve, au-dessus d'un port rempli de *rigues*. C'est l'usine des mines d'asphalte de Seyssel, ainsi nommée sans doute parce que Seyssel est encore loin d'ici. En réalité, les mines entourent l'issue du Rhône entre les communes bugeysiennes de Surjoux, l'Hôpital et Chanay et la commune savoyarde de Challonges. L'usine est près de la gare de Pyrimont, du nom d'un château.

C'est l'exploitation d'asphalte que je suis venu voir ici. Certes, il en est d'autres en France, l'Auvergne à Pont-du-Château, le Gard autour de Salindres, fournissent en partie nos trottoirs et nos parquets du bitume qui leur est nécessaire, mais c'est encore sur le Rhône, dans la Savoie et l'Ain, que cette industrie a le plus de puissance.

Les mines de Seyssel n'ont pas le sombre aspect des mines de houille. Elles s'ouvrent dans un paysage charmant auquel elles n'enlèvent rien de sa beauté ; on a respecté les lignes heureuses de ce doux pays, même le pont du chemin de fer qui franchit la fissure où la Vézérance, tombant en nappe d'écume, a apporté une beauté nouvelle. Sur la rive gauche, le chemin qui conduit aux



Surjoux
l'Hopital
Mine d'Asphalte
Challonges
Magnificat
Buvet
Usinens
Vorray
Pyrmont Ch.
Chanay
Contamine
Porches
LE RHONE
Benoz
les Teppes
Bornichat
Orbagnoux
Ch.au de Bassy
Bassy
Ch.au de Grexe
Corbonod
Station
Pologny
CT Ain
SEYSSEL
SEYSSEL
CT H.te Savoie
Mont Vernier
Charbonniere
Praz
Prairod
Brives
Lovanel

mines en longeant le large courant reste ombragé et solitaire.

Les mines ont leur orifice au bord du Rhône, à l'endroit où, échappé à son défilé, il redevient fleuve. Une maison appuyée à la montagne sert de logement au chef de l'exploitation. Le chemin de fer de la mine passe au-dessous et vient aboutir à un port, ou plutôt à une grève d'embarquement où les rigues chargent la pierre grise qui sera transformée en gâteaux noirs expédiés par le monde entier.

L'orifice de la mine est un trou sombre dans la colline, les rails du petit chemin de fer y pénètrent et, longtemps encore, tandis que l'obscurité est déjà profonde, la lumière venue du dehors se reflète sur le fer poli par le passage des wagonnets. Dès l'entrée on est saisi par un courant d'air froid provenant des galeries. A mesure que l'on avance, cette sensation disparaît, la température se fait douce, tout à l'heure il fera trop chaud.

Il ne faut pas chercher ici des souterrains immenses. La mine n'est qu'une succession de boyaux étroits creusés dans la roche. On abat celle-ci par couches successives. L'épaisseur du gisement atteint 2 mètres 50 centimètres à 9 mètres ; il serait impossible de creuser des galeries

d'une telle hauteur, la montagne aurait vite fait de s'effondrer.

On attaque donc la masse exploitable par la base, au moyen d'une galerie basse. Dès qu'elle a atteint l'extrémité de la couche, on procède au remblaiement au moyen de poudingue et de schiste bitumineux fournis par les travaux d'approche ou les abords de la mine. L'aspect général est peu grandiose, mais les couloirs sombres où brillent au loin les lampes des ouvriers finissent par prendre un aspect fantastique.

Les galeries doivent être boisées pour éviter l'effondrement; c'est donc sous un plafond de poutrelles de chêne que l'on pénètre dans les entrailles de la montagne. Dans cette obscurité, des végétations étranges se produisent; de longs filaments bruns, atteignant parfois un mètre, pendent de la voûte. C'est la seule manifestation de la vie végétale dans les mines.

Le silence est profond, troublé parfois par le passage d'un wagonnet que traîne un placide cheval; à la jonction d'autres galeries on perçoit les bruits sourds du pic et du marteau, et le silence se fait de nouveau, plus profond. Sur les parois, aucun reflet, aucun scintillement comme dans les mines de houille; la roche d'asphalte n'a point de ces cassures brillantes qui rendent

moins lugubres les galeries où l'on extrait le charbon. C'est une matière terne, sans sonorité, les coups qui la frappent n'éveillent qu'un son mat, qui ne peut se prolonger.

Ce silence des galeries, cet aspect gris des parois sont étranges. Et cela se prolonge longtemps; pendant des heures on pourrait errer dans le dédale infini des couloirs obscurs. Aussi avec quel plaisir on revient au jour! D'abord un point lumineux apparaît. Il grandit peu à peu, la lumière s'accroche vaguement aux poteaux de boisage et l'on arrive enfin à l'issue; le soleil est brillant et chaud, les arbres sont pleins de chansons d'oiseaux, l'oreille habituée au silence perçoit le moindre bruit.

Le Rhône, en frôlant ses berges, fait entendre un murmure très doux, il a encore des frissonnements à cette sortie de la cluse, où il s'est heurté à tant d'obstacles, lui aussi semble joyeux d'arriver enfin à l'éclatante clarté.

Une barque nous attend au rivage, nous y prenons place, l'amarre est rejetée et, sur le flot pressé, nous descendons avec la rapidité d'une flèche; en quelques minutes nous voici arrivés à l'usine.

L'asphalte que nous avons vu extraire de la mine reçoit ici sa forme industrielle. De lourdes ma-

chines le concassent en petits morceaux, d'autres le broient en une sorte de poudre grossière qui est ensuite portée en de grandes chaudières où, mélangée avec les bitumes de la Trinité et l'huile lourde extraite des schistes d'Autun, il formera la pâte épaisse qu'on verse dans des moules ronds d'où sortent, plus loin, les disques noirs que les loustics du métier appellent les *fromages de Seyssel.*

Comme on le voit, ces « fromages », avant de se transformer en trottoirs, ont fait travailler bien du monde. Pour les produire il a fallu la collaboration des nègres de la Trinité, exploitants du lac de bitume qui couvre 40 hectares et s'alimente, au fur et à mesure des pertes, par une lente poussée volcanique, celle des mineurs d'Autun exploitant le schiste et, enfin, celle des carriers de Seyssel.

Les usines de Pyrimont ne se bornent pas à ces fromages, elles produisent encore des carreaux d'asphalte et la poudre brune qui sert à faire des chaussées sonores dans beaucoup de rues de Paris.

Le chemin de fer est le seul agent de transport pour les produits fabriqués à Pyrimont. Le Rhône qui commençait jadis son rôle de travailleur au Parc se borne à conduire l'asphalte brut de la mine

à l'usine. C'est 1,200 mètres à peine pour cette navigation, mais le mouvement est fort actif. Au delà, bien rares sont les bateaux qui descendent le fleuve.

J'ai voulu pourtant faire ce voyage; un des bateliers des usines a consenti à me conduire à Seyssel. Le bateau n'a rien de fort élégant, c'est le *bachot* plat en usage sur le Rhône et qui a dû conserver la forme des barques sur lesquelles Romains et Allobroges franchissaient, il y a deux mille ans, l'impétueux Rhodanus. Une planche de sapin en travers, mon petit bagage à l'arrière, près du marinier, me voilà embarqué; l'amarre est détachée et presque aussitôt nous sommes au large, bien loin des fumeuses usines de Pyrimont.

Cette navigation est une des plus belles que puisse faire le touriste dans notre pays, elle a surtout l'avantage de n'être point banale, car le voyage sur le haut Rhône est aujourd'hui bien négligé.

Les deux rives sont fort différentes d'aspect. Au temps où la Savoie était autonome, on devait être frappé davantage encore par le contraste des territoires. A gauche, des rives fraîches et vertes, des cirques boisés alternant avec des falaises; sur la rive droite, au contraire, des mamelons sablon-

neux dominés par la haute masse du Grand-Colombier. Ce paysage semble fuir, tant notre embarcation, conduite par le seul courant, descend avec rapidité.

A mesure qu'on avance, le fleuve prend plus d'ampleur et devient plus majestueux, il semble courir vers deux grands monts séparés par une coupure où passe le Fier. Au loin surgit une belle roche boisée, taillée en falaise, d'où une église commande le paysage, c'est celle de Bassy.

En quelques instants on est au pied du rocher. Le site est très beau, grâce au fond de montagnes qui ferme l'horizon. Au point le plus élevé de la falaise, des patriotes sont allés peindre un drapeau tricolore. Ont-ils accompli cet exploit en mettant la tête en bas ? on le pourrait croire, car les couleurs sont transposées: blanc, rouge, bleu. Au-dessous ces mots : vive la Russie ! assez apparents pour pouvoir être lus par les voyageurs du chemin de fer de Genève, qui suit fidèlement la rive droite du Rhône.

Tout cela passe rapidement devant nous ; maintenant la barque arrive devant le large lit de cailloux par lequel se déverse le torrent des Usses. Le redoutable cours d'eau est calme aujourd'hui, son débit n'enfle en rien le courant.

Soudain, le paysage s'entr'ouvre. Voici, au pre-

mier plan, le quai de Seyssel rive droite planté d'arbres, le pont, puis le large et profond horizon des marais de Chautagne et du lac du Bourget. Au-dessus, dans un ciel limpide, la Dent-du-Chat et les montagnes voisines forment un immense décor. Cette apparition est superbe, mais à peine a-t-on le loisir de la contempler ; conduite par le courant rapide, la barque passe entre les deux Seyssel et arrive sous le pont suspendu, au tablier duquel pendent des herses que, ce soir, les douaniers descendront pour empêcher aux contrebandiers de la zone franche le passage par le fleuve. Il serait facile en effet de passer là tout le tabac, toutes les allumettes et toutes les montres de Suisse ; sans le système des herses il faudrait une flottille de canots à vapeur pour arrêter les escadres de rigues et de bachots qui prendraient cette voie.

Sans ces herses donc, la navigation du haut Rhône, aujourd'hui dans le marasme, serait plus florissante qu'elle ne l'a jamais été !

Mon bachot s'amarre en aval du pont. Demain il faudra la journée entière au batelier pour faire, en remontant, les huit kilomètres que nous n'avons pas mis une heure à franchir à la descente.

Lorsque l'on mettra mieux en valeur la beauté des sites de notre Sud-Est, peut-être pourra-t-on

rendre une telle excursion plus facile. Un petit bateau à vapeur pourrait remorquer très haut, dans le cañon du Rhône, des barques à fond plat qu'on n'aurait plus qu'à laisser descendre au fil de l'eau jusqu'à l'embouchure du canal de Savières, où l'on trouverait les bateaux du lac du Bourget. Cette navigation ne serait pas un des moindres attraits pour le touriste en Savoie.

Je n'ai pu descendre plus loin ce jour-là, voulant parcourir une fois encore les deux Seyssel. Celui du Bugey, petite ville fort curieuse, a conservé des débris intéressants, mais il a surtout des vignobles maintenant reconstitués et qui promettent aux Lyonnais le retour des soirées familiales où le vin doux sert de véhicule aux marrons; elle a sa belle montagne du Grand-Colombier, d'où coulent des ruisseaux clairs et travailleurs. Sur le contrefort qui domine la ville, un canal d'amenée fait mouvoir les usines et, parmi elles, une des rares fabriques de mèches à mines que l'on rencontre en France.

L'autre Seyssel est un gros village tranquille, d'où l'on a une vue immense sur le Bugey. Les petites collines vertes et ombragées qui dominent la calme bourgade s'exhaussent peu à peu pour former la montagne des Princes, ce majestueux

belvédère qui se dresse entre le Rhône, les Usses et le Fier.

C'est la base de ce superbe massif que le grand torrent d'Annecy a rongé et creusé pour s'y frayer le passage vertigineux appelé le val du Fier qui, avec le cañon du Rhône et le Grand-Colombier, devrait faire de Seyssel un lieu de rendez-vous pour les touristes.

XVI

LES DÉFILÉS DE PIERRE-CHÂTEL

De Seyssel à Villebois. — Sur un bateau de pommes. — Archipel de la Malourdie. — Marais de la Chautagne et de Lavours. — Yenne. — Les défilés de Pierre-Châtel. — Embouchure du Guiers. — Les falaises du Bugey. — Au pays de la chaux.

Sablonnières (Isère), 7 juin.

Ma bonne étoile m'a favorisé aujourd'hui, au petit quai désert de Seyssel était amarré un bateau que l'on chargeait de pommes. Je m'informe ; cette embarcation assez vaste doit descendre le Rhône pour aller au quai Saint-Clair, à l'entrée de Lyon, marché flottant pour les fruits de la Savoie. C'est un bateau fait de planches de sapin reliées entre elles par des chevilles et des liens et calfatées avec de la mousse, enfance de l'art du constructeur. Un tel navire ne semble pas fait pour les longs et fréquents voyages, aussi n'est-il pas destiné à renouveler l'expédition à laquelle il se prépare. Une fois les pommes vendues, le bateau sera dépecé et ses planches seront

débitées aux marchands de bois de Lyon. Conduit par un marinier expert, il fera sans encombre les 146 kilomètres qui séparent Seyssel de Lyon.

— Voulez-vous venir avec nous, me dit d'un ton gouailleur le pilote, un bon Savoyard aux joues tannées, aux oreilles percées de boucles d'or.

— Bien volontiers, quand partez-vous ?

— Demain matin au point du jour. Vous ne serez seulement pas levé, vous êtes un Parisien !

Le lendemain matin avant le jour, ayant fait filer mes bagages sur Villebois par le chemin de fer, j'étais sur le bas port, à la grande stupéfaction du marchand de pommes et de son pilote.

— Hé bien, partons-nous ?

— C'est donc sérieux que vous voulez venir avec nous ?

— Mais oui, vous m'arrêterez à Villebois où je veux voir les carrières, nous déjeunerons à Yenne.

— Embarquez, monsieur le Parisien !

Et me voici embarqué. Dame, ça manque un peu de cabine, mon bateau de pommes ; je suis assis au milieu sur une planche légère, au-dessus d'une sorte de case ménagée pour vider avec un « agottiau » l'eau qui aurait pu s'infiltrer par les interstices des planches mal jointes, il faudra plus

d'une fois procéder à cette opération. Elle est confiée au marchand de pommes, le marinier lui, debout sur une planche, doit manœuvrer la grande rame qui sert de gouvernail.

D'un tour de main l'amarre est détachée et, brusquement, le bateau s'en va, emporté par le courant, laissant sur son passage la douce et grisante odeur des fruits entassés. Le fleuve, rempli d'îles, s'est rétréci, les eaux claires courent rapidement, bordées sur la rive droite par la digue du chemin de fer. En quelques instants on atteint l'embouchure du Fier, le grand torrent arrive à angle droit sur le Rhône, débouchant de l'admirable couloir du val de Fier. Pour qui a vu ce cours d'eau au-dessous d'Annecy et surtout au-dessous de Rumilly, il semble que son afflux va beaucoup augmenter le volume du Rhône. Mais celui-ci est déjà si puissant que les plus grands affluents ne paraîtront pas accroître sa portée, c'est insensiblement qu'il prendra son aspect définitif de grand fleuve.

Le Fier, par ses apports de graviers, a refoulé le Rhône vers l'Ouest, mais dès que le cône de déjection du torrent savoyard, couvert d'une végétation de peupliers et de saules est dépassé, le fleuve s'élargit. Entre le haut massif bugeysien du Grand-Colombier et la longue arête savoyarde

du Gros-Foug, l'une aux pentes douces et nues, l'autre aux grands escarpements recouverts de bois, se creuse une large et verdoyante vallée, remplie de vergers. Au milieu, très ample, court le Rhône entourant de petites îles boisées. Sauf Anglefort, la rive du Bugey est presque déserte ; en Savoie, au contraire, le territoire de Motz est couvert de hameaux et de chalets isolés dominant un vaste bassin où le Rhône a près d'un kilomètre de largeur, en ce moment où les eaux sont assez fortes. Cette espèce de lac est fermé par le barrage que constitue un vaste archipel revêtu de saules et de peupliers. Ce sont les îles de la Malourdie, au nombre d'une trentaine. Leur masse, d'abord très compacte à hauteur de Serrières, s'égrène peu à peu ; notre rigue, un moment resserrée dans un lit étroit, flotte maintenant sur un large bassin au-dessus duquel les îles semblent flotter comme des corbeilles de verdure. Le fleuve, naturellement très large, semble ici se prolonger à l'infini. Une large plaine herbeuse sur laquelle planent des vapeurs donne l'illusion d'un lac dont nous suivrions une des rives. Ce sont les marais de la Chautagne, fond émergé d'un lac dont le lac du Bourget n'était qu'une branche. Ce vaste bassin, par son horizontalité et sa tristesse, contraste étrangement avec les

pentes couvertes de vignes, de vergers et de maïs de la montagne de Foug, sorte de petite Provence savoyarde, célèbre par ses vins et ses fruits.

Entre les marais immenses et l'énorme promontoire du Grand-Colombier, le Rhône réunit de nouveau ses eaux dans un étroit chenal pour passer devant le hameau de la Loi et sous le pont qui porte la route de Culoz à Ruffieux. Cet étranglement est très court; voici de nouveau un grand épanouissement du fleuve; entre celui-ci et l'étendue plus grande encore du marais de Chautagne se dresse une colline rocheuse isolée, de forme régulière, couverte des maisons éparses d'un village. C'est la motte de Vions, ancienne île du lac préhistorique qui se dresse à près de 100 mètres au-dessus du fleuve. Le chemin de fer de Culoz à Turin, qui franchit le Rhône sur un pont de fer, s'appuie sur la motte avant de traverser le marais et gagner les bords du lac du Bourget.

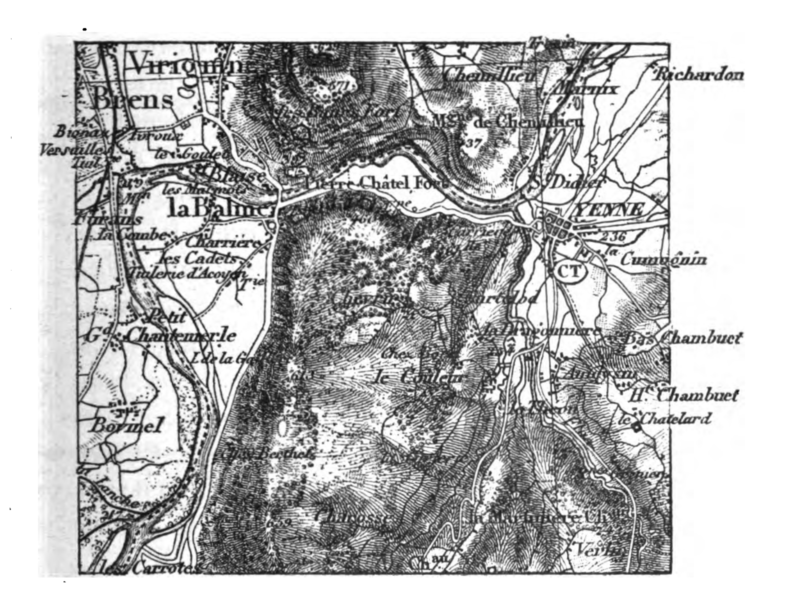
Le pont de Culoz indique la fin de cette succession rythmique d'étranglements et d'épanouissements du fleuve, à peine avons-nous passé sous le tablier et le Rhône se divise en bras nombreux, autour de grandes îles, entre lesquelles le bateau passe avec la rapidité de la flèche. Un instant nous côtoyons le vaste marais de Lavours, partie

bugeysienne de la plaine jadis lacustre de Chautagne, au-dessus duquel se dresse la motte ou *mollard* de Lavours, dominant le village de ce nom. En Savoie, le petit bourg de Chanaz domine une étroite rivière au cours lent, qui épouse la base d'une haute colline. Cet humble cours d'eau, appelé canal de Savières, est navigable, c'est l'émissaire du lac du Bourget ; creusé et amélioré, il permet aux bateaux, même aux vapeurs de Lyon, de gagner le port d'Aix-les-Bains.

A notre droite c'est un dédale d'îles, nues ou boisées, entre lesquelles circulent une foule de bras ou de lônes. Le courant principal descend droit au Sud, entre ce petit archipel et les pentes abruptes du mont Landard. Par delà les îlots apparaissent les jolies collines du pays de Belley, couvertes de beaux vergers. En face, la côte savoisienne est tapissée de vignes admirablement entretenues, crûs fameux dans tout le pays et à Lyon.

A partir d'ici le paysage est d'une merveilleuse opulence. Cressin-Rochefort, Massignieu, Lucey, sont enfouis dans les vergers ou épars dans les vignes. Le Rhône s'est rétréci, ses eaux réunies dans un canal étroit, très profondes, nous emportent dans une course vertigineuse au sein d'une

nature exubérante. Puis les îles recommencent et bientôt apparaissent le clocher et les toits d'une petite ville, la seule qui se soit construite au bord du fleuve, c'est Yenne. Nous amarrons le



bateau au quai pour aller à l'auberge la plus proche. Une omelette, un saucisson de « pays », de la salade, le tout arrosé de vin blanc de Lucey, fils, dit-on, des vignobles de Chypre, dont quelques sarments furent plantés par les soins d'un duc de Savoie, constituent un déjeuner rapi-

dement pris, car je veux arriver à Villebois avant la nuit.

Yenne fait face à l'une des plus grandioses coupures pratiquées par le Rhône. Le fleuve qui reçoit ici plusieurs gros ruisseaux, dont le plus considérable est le Flon, se réunit de nouveau en un seul lit, très étroit, très profond, enfermé entre les montagnes bugeysiennes de Chemilieu et de Parves et la montagne savoisienne de la Balme. Ce défilé bordé de hautes roches rougeâtres est splendide par sa sauvagerie même. Du pont de Yenne au pont de la Balme, sur trois kilomètres, c'est une succession de sites farouches. Au moment où le couloir s'entr'ouvre, on aperçoit sur les flancs de la montagne de Parves des bastions, des remparts, des murailles couronnés par une citadelle. Ce sont les forts de Pierre-Châtel et des Bancs, qui furent longtemps formidables et ne sont plus que pittoresques, Pierre-Châtel surtout, ancien couvent de chartreux, qui commande directement le site.

Échappé à ce couloir, le Rhône s'élargit, forme des îles, divague, se porte tantôt au pied des pittoresques et régulières terrasses de la montagne d'Izieu en Bugey, tantôt vers les montagnes savoisiennes. Le paysage s'anime, deux routes et le chemin de fer de Belley bordent le fleuve, les

îles sont vastes et boisées. Des hauteurs calcaires détachées de la chaîne du Bugey se dressent en masses isolées. Le mont de Trémurs, le mont de Cordon donnent au paysage un aspect très varié. Devant ce dernier accourt, venant du massif de la Grande-Chartreuse, qu'on aperçoit distinctement maintenant, le grand torrent du Guiers, fort abondant et cependant goutte d'eau dans la masse énorme du Rhône.

Le fleuve qui, jusqu'alors, avait descendu vers le sud-ouest, tourne brusquement au nord-ouest, suivant la direction imposée par le Guiers. C'est l'un des plus curieux accidents de son cours que ce changement de direction. Ce point a donc une grande importance. Le mont de Cordon et le village bâti à sa base commandent un des passages les plus fréquentés ; de là bifurquent toutes les routes vers le haut Rhône, la vallée du Guiers, les plaines de l'Ain et « l'île de Crémieu » enfermée dans le grand coude du fleuve et les marais de Morestel et de Bourgoin ; les passages de jadis par bac, le passage actuel par un pont donnent à cette partie de la vallée une valeur particulière. Là du reste finissaient trois provinces : la Savoie, le Dauphiné et le Bugey, trois départements aujourd'hui : Savoie, Isère, Ain. Le chemin de fer franchit le fleuve sur un pont à

côté du pont routier. Les bateaux à vapeur d'Aix terminent ici leur voyage. Jadis ils allaient jusqu'à Lyon, le mauvais état du chenal leur interdit une navigation régulière.

Au-dessous du pont de Cordon est le passage le plus mauvais du Rhône. Celui-ci s'élargit démesurément en face du hameau dauphinois du Chaffard, il a bientôt plus d'un kilomètre de largeur, mais la profondeur est faible, le courant principal se déplace sans cesse, aussi la navigation y est-elle difficile. Même notre bateau de pommes, dont le tirant d'eau est médiocre et que le marinier conduit avec une étonnante habileté, fait parfois entendre un grincement inquiétant en râpant le gravier du fond.

Dans cette partie de son cours, le Rhône reçoit le torrent bugeysien du Gland, qui tombe d'une haute vallée dans la plaine fluviale par la cascade de Glandieu dont on aperçoit les eaux étincelantes. Ce coin du Bugey présente à chaque pas des sites fort curieux.

Aux abords du village féodal de Groslée, le Rhône perd de son caractère torrentueux, il se rétrécit tout en gardant l'aspect et la largeur d'un grand fleuve. Nous passons rapidement sur cette belle nappe d'un bleu profond. Voici Rix où le torrent de Lhuys, sorti du lac de Millieu, atteint

le Rhône et, soudain, les collines se rapprochent. On dirait que le Rhône est arrêté. Mais entre les collines s'ouvre une fissure étroite, moins de 40 mètres peut-être, dans laquelle s'engouffre la masse énorme des eaux. A droite ce sont des escarpements couverts de bois, à gauche, enfoui dans la verdure du bois du Mont, est le château de Mérieu, gentil édifice de la Renaissance. Le fleuve se rétrécit encore, il n'a plus que trente-six mètres de largeur; bientôt il s'évase dans un bassin semblable à un lac aux rives verdoyantes et escarpées. Puis le fleuve se rétrécit encore; sur le haut des rochers, les ruines d'un couvent donnent au site un cachet de grandeur. Et les collines s'écartent, le fleuve reprend son ampleur, il coule maintenant dans une large et lumineuse vallée, bordée de jolies collines en Dauphiné, de monts escarpés en Bugey. Çà et là des ruines, des villages, des vallons profonds ouverts entre des escarpements calcaires. Jusqu'à Briord c'est un enchantement.

Et de nouveau le fleuve se rétrécit, pour passer dans un paysage industriel; des carrières, des fours à chaux, des scieries de pierre se succèdent jusqu'au Sault où mes compagnons vont passer la nuit, ils repartiront demain pour Lyon. Je prends congé de ces braves gens et profite du

passage d'un train pour aller coucher à Sablonnières, d'où je reviendrai demain visiter les carrières de Villebois, avant d'achever la descente du haut Rhône par un des bateaux qui portent la pierre à Lyon.

XVII

VILLEBOIS ET LE SAULT DU RHÔNE

Le haut Rhône et sa navigation. — Les carrières. — Monolithes de Villebois. — Le « sault » du Rhône. — Descente du Rhône sur une rigue. — La vie des mariniers. — Autour de l'île de Crémieu. — Vertrieu et Saint-Sorlin. — L'archipel de la Pape. — Arrivée à Lyon.

11 juin.

Les notices officielles relatives à la navigation montrent un dédain parfait pour le haut Rhône. On s'efforce de le considérer comme une quantité négligeable, aussi le pauvre fleuve est-il sur ce point traité de telle sorte que les bateaux à vapeur s'en sont détournés.

Quelques dragages et le barrage de bras secondaires auraient permis de continuer le voyage des *Parisiens;* un peu de réclame aidant, on aurait pu maintenir dans cette partie de la vallée un mouvement de touristes, aujourd'hui bien enrayé. Pourtant il est ici des paysages incomparables qui vaudraient au Rhône supérieur une réputation européenne — s'il n'était en France.

Même en son état actuel, le haut Rhône n'est pas aussi abandonné que pourraient le faire croire les notes dédaigneuses des rapports administratifs.

Dans le tableau de la navigation sur les rivières que publie le *Journal officiel* et comprenant uniquement les cours d'eau ayant un tonnage de 100,000 tonnes au minimum, ne figurent que 19 fleuves, rivières, et parmi eux le Rhône. La séparation presque absolue de la navigation en deux parties, haut Rhône et Rhône inférieur, a fait établir des catégories distinctes, le haut Rhône comptant comme une rivière à part. Eh bien, le trafic sur cette section dédaignée et laissée à l'abandon s'élevait encore, en 1894, à 176,000 tonnes.

Nombre de rivières, où l'on dépense beaucoup pour des barrages, des écluses et des ports, sont loin d'atteindre un tel mouvement.

Dans le tableau de l'*Officiel,* nous voyons que la Garonne entre Agen et Castets, limite de la navigation maritime, atteint 113,000 tonnes; la Vilaine canalisée en a 136,000 seulement; l'Yonne, dans la partie comprise dans le canal du Nivernais, en a 124,000; l'Isle, entre Périgueux et Libourne, 107,000. Le haut Rhône a un mouvement presque aussi considérable que la Loire de

Nantes à Saint-Nazaire (218,000), que l'Adour de Bayonne à la mer (215,000).

Partout ailleurs, le haut Rhône passerait donc pour une grande voie navigable; le voisinage de la voie maîtresse de la Saône et du Rhône inférieur lui vaut cet oubli.

Pourtant ces deux parties du fleuve, si l'on fait la part dans le Rhône inférieur du trafic de transit et du gros appoint de la région du Teil, doivent avoir pour Lyon un intérêt sensiblement égal. Même, à un certain point de vue, le Rhône supérieur rend à Lyon des services plus considérables. Sans la voie rapide et commode du fleuve, Lyon ne possèderait pas sans doute son aspect monumental. Il le doit à ses incomparables matériaux de construction, à ces assises énormes de pierre de Villebois sur lesquelles s'élèvent ses maisons.

Ces quais, ces bas-ports qui sont l'orgueil de la cité auraient-ils pu être construits avec tant d'ampleur si le Rhône n'avait pas amené les matériaux à pied d'œuvre? Même aujourd'hui, malgré les chemins de fer créés dans la région des carrières, le Rhône reste encore un élément précieux pour la construction lyonnaise; par la concurrence il est le régulateur des prix de transport et, à ce titre seul, mérite qu'on ne le laisse pas à l'abandon.

D'ailleurs, la navigation se fait bien plus haut que Villebois. Dès Seyssel, Yenne et Cordon, descendent les grandes rigues chargées de pierres ou de fagots, les bateaux de pommes qui iront s'amarrer au pont Saint-Clair, à Lyon. Mais la région des carrières, dans le grand coude de Vertrieu et sur l'autre rive dans le Bugey, est le principal client du fleuve. Sans le Rhône, les carrières qui font la fortune de ce pays ne se seraient jamais ouvertes. Et sans les carrières les chemins de fer d'Ambérieu à Montalieu et de Montalieu à Sablonnières ne se seraient pas construits.

Sauf l'abondance des pierres et de la chaux, rien, en effet, n'appelait une voie ferrée dans cette partie de « l'Isle de Crémieux ». De Sablonnières à Villebois le pays est plutôt désert et triste, ce sont des lônes marécageuses du fleuve aujourd'hui disparu qui fermait l'*île* de ce côté. Des bois chétifs, des collines boisées où le roc perce le sol, des champs de seigle, des prairies maigres couvrent l'aire d'étangs desséchés.

Pays triste d'aspect, presque sauvage, mais la vue sur les monts du Bugey et les Alpes est superbe. Les monts du Bugey, au premier plan, se présentent aux yeux avec la netteté d'une épure. Ils semblent avoir été violemment arrachés du sol

et séparés d'une façon régulière. Vers l'est, ce sont des pentes douces ; vers l'ouest ils se dressent en falaises et se profilent en pics aigus. Le flanc de ces montagnes très boisé, couvert de villages blancs, donne de loin une impression heureuse.

A mesure qu'on avance, l'aspect général devient gris et morose, la végétation est rabougrie, les taillis et les vignes sont coupés, de ci, de là, par des coulées de pierraille, mais les formes sont splendides.

Le chemin de fer de l'Est de Lyon entre à Poleyrieu dans le pays des carrières. Le calcaire de l'île de Crémieu est activement exploité. Il se présente soit en une ligne régulière de collines, soit en mamelons isolés, bizarrement arrondis et polis par le travail des anciens glaciers.

En même temps que le travail des carrières se montre, la campagne redevient belle et soignée, des vignes, très hautes, rangées sur des fils de fer bordent la voie, les champs sont bien cultivés.

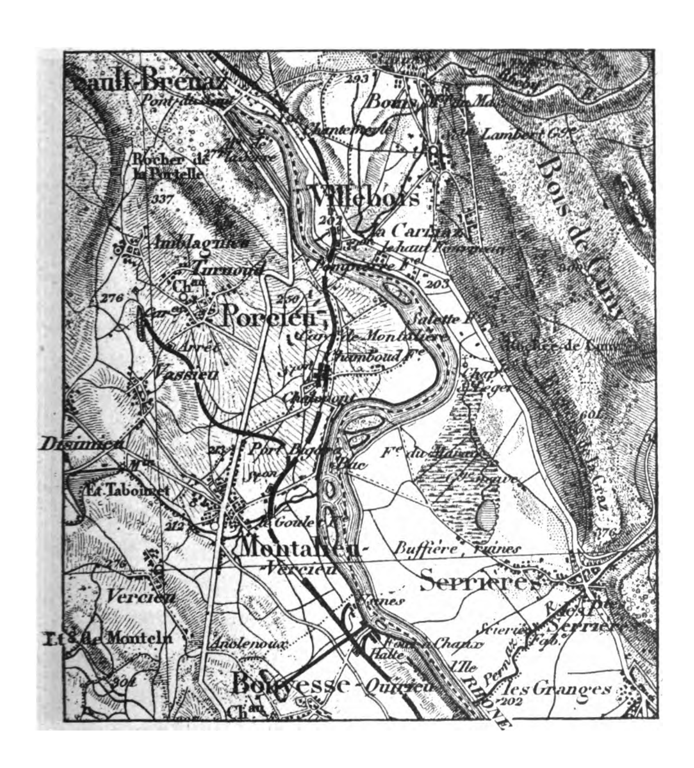
A Bouvesse, un grand front de carrière est ouvert près de la gare, un embranchement va dans l'intérieur chercher les pierres d'autres carrières et les conduit aux usines situées au bord même du Rhône, où elles sont transformées en chaux hydraulique et en ciments.

La voie ferrée approche de Montalieu et, alors,

ou se voit en plein pays de la pierre : bordures de champs, poteaux d'amarrage pour les fils de fer des vignes, tout est fait de hautes et minces dalles. La gare est au milieu des carrières, d'énormes monticules de débris l'entourent, des monolithes destinés à supporter les maisons lyonnaises, des dalles de palier, des marches d'escalier, des bâtis de machines à vapeur sont prêts à être embarqués. Partout s'élève le bruit argentin du marteau frappant sur les blocs sonores. Les grues chargent les pierres sur des wagons, des ouvriers en poussent d'autres sur des rouleaux. Au delà, sur le Rhône, de grandes rigues prennent leur chargement.

Le fleuve, sous le pont du chemin de fer, est étroit, profond, bleu et rapide. Sur la rive droite, la gare de Villebois est non moins encombrée que celle de Montalieu ; mais les produits réunis sont plus soignés. La pierre, ici, est taillée, fouillée, sculptée, un vaste chantier est animé par de nombreux ouvriers qui taillent ou polissent le calcaire d'une couleur grise, légèrement rosée. Au delà, entre les noyers, au pied d'une robuste montagne, soutenue par des rochers semblables à des contreforts, est Villebois. Singulier nom pour cette ville de la pierre, où les maisons sont parfois construites en blocs cyclopéens !

Le monument principal est un monolithe de 9^{m},30 de hauteur, surmonté d'une statue de la République. La pierre, extraite aux frais de la popu-



lation, a été taillée par les ouvriers de Villebois à leurs heures perdues, pour ériger un monument à la Révolution et célébrer le centenaire de 1789.

Un autre monolithe est dressé au-dessus du poids public. L'église gothique, très élégante, a été construite, elle aussi, en pierres de Villebois. Les nervures et les arêtes sont très fines, surtout à la balustrade du chœur, de style flamboyant. Le calcaire s'est admirablement prêté à cette ornementation délicate. Seule, la chaire n'est pas sortie du sol même. Elle est en pierre d'Hauteville, mais Hauteville est encore en Bugey, et c'est à Villebois qu'une partie des produits de ses carrières est travaillée ; cette admirable pierre, d'un grain comparable aux plus beaux marbres, est polie, sculptée, tournée dans les ateliers dont le torrent du Rhéby fait mouvoir les machines, à sa sortie d'une des plus fières et des plus belles gorges de nos monts, commandée par les ruines d'un château détruit par Biron au temps des guerres contre le duc de Savoie.

Là sont des grottes profondes creusées par les carriers pour extraire le tuf qui est encore une des sources de prospérité pour Villebois. Au-dessous, un peu partout, s'ouvrent les carrières de pierres de taille. Les strates sont horizontales, disposées en épaisseurs pouvant atteindre jusqu'à un mètre, séparées par des « délits » de roches brisées. Sur la table, dégagée des délits, on fore à l'acide les trous de mine qui permettent d'ob-

tenir les blocs. Il y a ainsi une couche de calcaire exploitable de 4 à 5 mètres d'épaisseur. Au-dessous on ne trouve plus que du silex.

La roche est soit expédiée brute, soit travaillée dans les ateliers. Les ouvriers de Villebois sont de véritables artistes, la coupe des pierres n'a pas de secrets pour eux; au moment où je parcourais les chantiers, on y préparait un escalier en colimaçon d'une hardiesse extrême. Ainsi que je le disais, Lyon doit à ces travailleurs bugeysiens une grande part du caractère monumental de ses édifices.

Des carrières on descend au Rhône par des sentiers rocailleux jusqu'au joli village du Sault, où le fleuve franchit trois barrages successifs de rochers formés par des bandes calcaires, continuant le grand gisement de Montalieu et de Villebois. Le site est très beau; il serait célèbre s'il était à l'étranger. Ce saut du Rhône, par la rapidité du courant, ses colères, ses remous, est une des parties les plus intéressantes du fleuve. Quelques scieries de pierres utilisent une petite partie des milliers de chevaux que peut donner l'énorme torrent. Jadis, on ne pouvait remonter le courant qu'au moyen d'un cabestan tourné par des bœufs; même le bateau à vapeur devait s'ai-

der de la sorte. Aujourd'hui, un canal de dérivation, éclusé, qui s'engrave, hélas ! permet d'éviter l'obstacle du Saut. Les travaux ont enlevé une partie du caractère sauvage du défilé, mais le Rhône est encore terrible, en cette fuite bruyante et superbe en sa colère.

J'ai pris passage sur une des grandes *rigues* qui portent à Lyon les pierres des carrières. C'est un des rares échantillons de cette flotte du Rhône que les bateaux à vapeur et les chemins de fer ont si considérablement réduite. Jadis leur circulation sur le fleuve était incessante, emportant avec eux quatre ou huit chevaux vigoureux installés à l'avant, ils descendaient avec rapidité le courant. Au retour ils remontaient à vide, les chevaux suivant le rivage ou traversant à pied les « maigres », on ramenait ainsi la rigue ou *savoyarde* à son port d'attache. Mais une grande partie de ces bateaux étaient semblables à celui qui m'a conduit hier de Seyssel à Villebois ; sommairement construits, ils étaient dépecés à l'arrivée. Avant l'invasion des bateaux à vapeur, sur 1,800 bateaux qui descendaient de Lyon à Avignon, Beaucaire ou Arles, 500 étaient ainsi démolis et vendus comme bois à brûler. Ces bateaux étaient construits sur un grand nombre d'affluents du Rhône, traversant les bois de sapins ou à proxi-

mité de ces bois : le Séran, l'Ain, la Saône, la Seille, le Doubs. Aujourd'hui cette industrie a bien diminué, les bois descendent plutôt de l'Ain à Beaucaire sous forme de radeaux.

Dans le haut Rhône, la remonte était autonome, c'est-à-dire que chaque propriétaire de rigue embarquait ses chevaux de remorquage ; au-dessous de Lyon, où la navigation était plus active, on faisait de véritables trains de cinq ou six bateaux chargés, il fallait jusqu'à soixante chevaux pour remonter ce cortège. Naturellement on allait lentement, il fallait près d'un mois pour aller d'Avignon à Lyon, alors que la descente se faisait en deux jours. C'est avec une telle lenteur que Richelieu, malade, remonta le Rhône, son bateau remorquant derrière lui la barque où se trouvaient Cinq-Mars et de Thou destinés au supplice.

Il y a, au musée de Lyon, un tableau qui représente la remonte d'une rigue, sur les berges plates du fleuve, par les graviers et les *brotteaux*, traversant des lônes calmes, l'équipage formé de puissants chevaux, empanachés de flots de laine rouge, tire avec une force majestueuse la grande rigue, à l'arrière de laquelle un sapin tout entier sert de gouvernail.

La rigue sur laquelle je viens d'embarquer est

un de ces bateaux, les carrières de Villebois ont permis à quelques-uns de résister à la concurrence. Très large, basse sur l'eau, elle offre à l'avant une vaste place vide où quatre chevaux sont installés sur de la litière, ils mangent à un râtelier. A l'arrière une sorte de cabine basse; sur le toit où passe la cheminée d'un poêle est disposé le tronc de sapin qui sert de gouvernail et dont l'énorme tige va jusqu'au milieu de la rigue. Ce ne sera pas trop de quatre hommes pour manœuvrer la lourde machine.

Nous n'avons que des pierres à bord, des pierres brutes destinées à devenir des marches et des paliers d'escaliers, des piliers-supports pour les maisons, des moellons. Il y a près de 200 tonnes que le Rhône transportera en moins d'une journée, sans nécessiter aucun effort de traction.

La rigue est amarrée au-dessus du pont de Villebois. Un peu après le jour les câbles qui la retenaient au rivage sont détachés et nous voilà partis sur un chenal calme, semblable à la Seine ou à la Saône; à peine avons-nous fait deux ou trois cents mètres et le courant s'accélère, nous sommes à l'entrée du canal de dérivation du Sault. A la remonte nous prendrions le canal, mais, pour descendre, il n'y a qu'à aller au fil de l'eau. Les flots maintenant se pressent, se heur-

tent, grondent, écument. On a, par trois fois, la tentation d'une chute, comme si on glissait sur une série de marches usées. A peine a-t-on le temps de se rendre compte du phénomène et l'on est sous le tablier du pont suspendu du Sault, le fleuve s'apaise et reprend son allure rapide encore, mais disciplinée.

Il est superbe ici, le Rhône, entre les montagnes étrangement découpées du Bugey et les hautes falaises émergeant d'éboulis boisés qui supportent, dans l'île de Crémieu, la forêt de Saint-Serverin. Dans le Bugey, les monts forment six ressauts successifs, couverts de terrasses cultivées où les champs et les vignes sont enclos de murs en pierre sèche. Dans la haute falaise de Vertrieu on distingue l'orifice d'une grotte encore inexplorée, un domestique d'une propriété voisine a tenté l'expédition en se faisant descendre dans un tonneau au moyen d'une corde, il a pris possession de la caverne en y plantant un drapeau, mais il n'a pas osé s'aventurer bien loin et la grotte est encore à parcourir. Tout ce promontoire de l'île de Crémieu est du reste percé de cavernes, là s'ouvre la fameuse grotte de la Balme. Au milieu du Rhône une petite île a été transformée en domaine : une villa, de grands arbres, des pelouses lui donnent un riant aspect. En face, au pied de la falaise de

Saint-Serverin, une aiguille de calcaire s'élance des éboulis; plus loin, sur une motte féodale, apparaît le château ruiné de Vertrieu. Au pied s'étend le village, peuplé de mariniers et de tisseurs pour Lyon. Les mariniers de Vertrieu furent célèbres par leur audace, ils le sont encore, mais leur nombre décroît. Il y a quelque vingt ans j'étais venu ici en parcourant l'île de Crémieu; alors, dans l'unique auberge du lieu, on voyait une fresque grossière représentant une ancre gigantesque, suspendue par un câble entre les deux lignes de hauteurs qui bordent le Rhône, avec cet exergue :

Honneur aux mariniers !

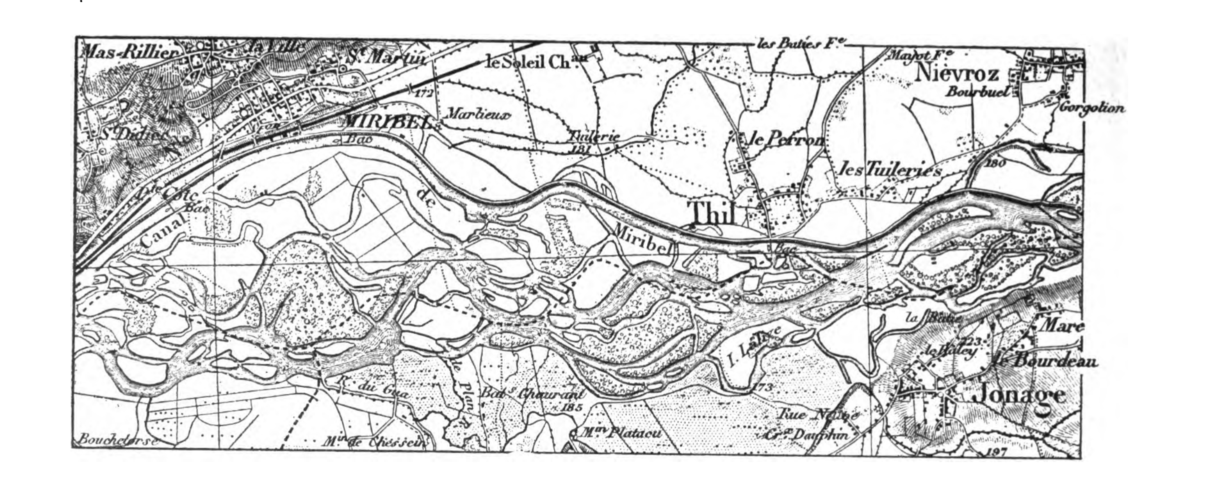
Saint-Sorlin, le village bugeysien, qui fait face à Vertrieu est fort curieux, ses maisons, dominées par la haute flèche de l'église, escaladent de beaux rochers que couvrent des débris de murailles et de tours. Entre le château delphinal de Vertrieu — dont il ne reste guère que le donjon flanqué d'une belle tourelle d'angle, un élégant croisillon et un contrefort en ogive — et la forteresse de Saint-Sorlin qui appartenait au duc de Savoie, il y eut jadis des luttes ardentes. Certaines bonnes gens du pays attribuent les ruines aux Romains et à l'effet de leur artillerie!

Saint-Sorlin et Vertrieu terminent les beaux paysages. Désormais le fleuve voit s'écarter les collines, un chemin voisin de Vertrieu lui oppose un obstacle, il se dirigeait vers le nord-ouest et, brusquement, il se replie vers le sud par un coude aussi prononcé que celui de Cordon. Très ample il passe sous le pont de Lagnieu et nous voici côtoyant à droite la vaste plaine de l'Ain; à gauche, à travers les arbres de la rive, nous pouvons apercevoir au passage la longue falaise régulière de la Balme et du mont d'Annoisin. Les villages sont rares et éloignés, sauf le gris Saint-Vulbas qui couvre la terrasse de la rive droite.

La rigue descend sans bruit sur le flot bleu, entre les berges de gravier où viennent mourir les deux plaines. Peu à peu il reprend la direction du nord et arrive en vue de Loyettes, jadis un des centres de la navigation du fleuve. Un pont suspendu, le dernier sur le Rhône avant les ponts de Lyon, lui donne encore une certaine importance, d'autant plus que la route se dirige au nord vers l'Ain pour traverser cette grande rivière sur le pont de Port-Galant. Un peu au-dessous de Loyettes voici l'embouchure de la Bourbre, la petite rivière dauphinoise apporte au Rhône un tribut assez considérable. Le confluent est dans un beau site, là commencent les Balmes viennoises, collines formant

terrasse qui accompagnent le fleuve ou ses coulées jusqu'à Lyon. Assez arides ailleurs, elles sont ici assez vertes, même, à Anthon, elles ont un grand caractère. Ce village dauphinois est bâti en amphithéâtre sur un promontoire que dominent les ruines d'un château des dauphins, dont le rôle stratégique fut considérable. C'est qu'Anthon est en face de l'embouchure de l'Ain. La belle et claire rivière du Jura y atteint le fleuve par un petit delta formé de trois bras séparés par des îles boisées. Qui était maître d'Anthon et du passage du fleuve pouvait donc à volonté se porter sur l'une ou l'autre rive de l'Ain, dans le Bugey savoyard ou la Dombes indépendante. Aujourd'hui Anthon n'est qu'un petit village auquel les deux grands cours d'eau, les îles, les falaises boisées donnent un aspect fort pittoresque. Nous avons à peine le temps de le voir, il est déjà loin, le Rhône accru de l'Ain fuit entre les îles, entourant de deux bras l'île plus vaste du Néant et file droit au sein d'une plaine basse où ses eaux errèrent jadis ; des bras morts — ces coulées qu'on appelle des lônes — marquent encore des lits successifs jusqu'à Jons, où les Balmes viennoises plongent sur le fleuve avant de l'abandonner.

Jons et sa voisine Jonage marquent un des points les plus curieux du fleuve. De là jusqu'à



Mas-Rillier
la Ville
St Martin
le Soleil Chau
les Buties Fe
Majot Fe
Nievroz
Bourbuel
Gorgolion
172
MIRIBEL
Marbieux
Bac
St Didier
Tuilerie
181
le Perron
les Tuileries
180
Canal
Bac
de
Thil
Miribel
Bac
la Batie
Mare
le Haley
223
le Bourdeau
Jonage
173
R. du Gua
le Plan R.
Bacs Chaurant
185
Rue Neuve
Grs Dauphin
Mtn Platacu
Mlin de Chesseïn
Bouchelorse
197

Lyon, sur 20 kilomètres de longueur et 2 à 4 de largeur, le Rhône redevient un torrent. Partout des îles, quelques-unes très vastes, un dédale de bras, un lacis de lônes dans lesquelles il serait impossible de se reconnaître. La plupart des îles — on en compte près de cent — sont d'immenses bancs de graviers, mais beaucoup, envahies par la végétation des saules et des peupliers, sont des fourrés où le gibier pullule. Quelques-unes ont été transformées en prairies ou en culture. Dans son ensemble cet archipel est une des régions les plus étranges et les plus sauvages de France.

Pour assurer à la navigation un passage permanent on a rectifié, creusé, contenu entre des digues, sur la rive droite, un étroit chenal dans lequel on guide la plus forte part des eaux. Dans ce passage, appelé canal de Miribel, descend notre rigue. Rapidement, devant nous, grandit la haute falaise qui supporte le plateau des Dombes, couvertes de maisons, de villages populeux, parmi lesquels la ville industrielle de Miribel occupe une vaste étendue. Bientôt nous avons atteint le petit port de Miribel que longe le chemin de fer. Désormais, jusqu'à Lyon, nous suivons la voie ferrée tracée au pied de la falaise. Peu à peu les bras épars rejoignent le courant principal, le Rhône se reforme en entier devant la gare de Saint-Clair

pour passer sous le beau viaduc du chemin de fer et Lyon apparaît, précédé par la magistrale avenue appelée cours d'Herbonville et le parc de la Tête-d'Or. La rigue passe sous le tablier du pont Saint-Clair, et sous l'une des majestueuses arches du pont Morand. Un homme saute dans le bachot qui nous suivait à la remorque et porte une amarre sur le bas-port du quai des Brotteaux, bientôt nous sommes à quai. Je donne une poignée de main à mes compagnons et dis adieu à la rigue qui repartira dans quelques jours pour Villebois.

Voici achevée la navigation du Rhône depuis le Parc, où il commence à porter bateau, jusqu'à Lyon. Je me propose maintenant d'achever la visite du fleuve en le parcourant jusqu'à la mer.

XVIII

LE RHÔNE DE LYON A VALENCE

Descente du Rhône. — Le *Gladiateur*. — Le confluent de la Saône. — La malle de Gouffé. — Givors et le vestibule du Midi. — Vienne. — Au pied du Pilat. — Côte-Rôtie. — Condrieu. — Les bateliers du Rhône. — Le Riaume et l'Empire. — Serrières. — Andance. — Nilomètres et rhodanomètres. — Le berceau de Diane de Poitiers. — Tournon et Tain. — L'entrée des rapides.

A bord du *Gladiateur* nº 3, 9 juin.

Nous ignorons par trop la France. Cette région du Lyonnais notamment, depuis qu'elle est parcourue par les rapides allant à la côte d'azur, est oubliée ; elle a cependant inspiré d'immortelles pages à Rousseau ; Ampère, qui fut surtout un mathématicien, en a parlé en des lettres attendries ; il n'est pas jusqu'à Stendhal qui n'ait fait allusion à ces merveilleux paysages. De nos jours, sauf les touristes lyonnais, qui les connaît, qui donc songe à descendre le Rhône en bateau à vapeur ? Ces excursions-là sont bonnes à l'étranger : on s'extasie sur le Danube ou sur le Rhin ; il est de bon ton d'avoir vu Cologne ; on rougirait d'a-

vouer qu'on n'est pas passé entre le Chat et la Souris, qu'on n'a pas vu le Mäuseturm et les remparts d'Ehrenbreitstein ; mais on peut avouer qu'on n'a point admiré le décor de Vienne la Romaine, les cent châteaux, les villes et les montagnes qui bordent le Rhône. Ce fleuve a le tort d'être français.

Nulle part, cependant, on ne trouverait un tel ensemble de payages riants ou tragiques. En un jour, sur les eaux larges et rapides, on passe de la brume à l'éclatant soleil, des ormes et des pommiers aux grenadiers et aux oliviers, on assiste jusqu'à la mer à toute cette gradation de décors, au sein d'une nature toujours changeante. Le Rhône devrait être, pour les touristes, un lieu de pèlerinage : il reçoit à grand'peine, deux fois par semaine, pour Avignon, trois fois par semaine pour Valence, une douzaine d'excursionnistes. Sans un petit trafic local de voyageurs, sans un mouvement considérable de messageries, les *Gladiateurs* devraient cesser de parcourir le Rhône.

Grâce à l'amabilité de la Compagnie lyonnaise de navigation, je puis aujourd'hui faire le voyage, au delà même d'Avignon, où le service des voyageurs s'arrête. On me conduira jusqu'à Saint-Louis-du-Rhône, ce port nouveau gagné sur les marais du golfe de Fos.

Le *Gladiateur n° 3* est un bateau robuste, très long mais fort étroit ; des aubes puissantes, un gouvernail dont la manœuvre nécessite par moment quatre hommes, lui permettent de franchir les passages difficiles, tels que les rapides de Tournon et de Pont-Saint-Esprit. D'élégants salons s'étendent à l'avant, offrant un abri pendant les pluies ; on se tient sur le pont de préférence : en bas, les sabords donnent trop peu de vue.

Le ponton d'embarquement est près du pont du Midi, à Lyon. Une merveille, ce large pont, avec ses trois grandes arches d'acier et les pylônes qui le décorent. Au delà, le chemin de fer de Marseille franchit le Rhône sur un autre pont aux arches de fonte, fort élégant, qui passa jadis pour un chef-d'œuvre. L'industrie a fait du chemin depuis ce temps-là !

A six heures du matin, la sirène du *Gladiateur* retentit une dernière fois, et nous filons rapidement sous les deux ponts. Le Rhône, très large ici, coule entre le quai de Perrache, bordé de beaux arbres cachant les maisons basses et banales d'un faubourg, et les vastes terrains de la Mouche, quartier industriel par ses immenses usines, militaire par son arsenal d'artillerie et son fort de la Vitriolerie. Nous voici en quelques minutes au confluent de la Saône ; la rivière, à son arrivée

dans le puissant courant, est maintenue par un grand barrage ; un immense vapeur est dans l'écluse : c'est un de ces navires longs de plus de 150 mètres, portant de 500 à 600 tonnes, qui font le service de Port-Saint-Louis.

Toujours des usines : à droite, Oullins, où sont les ateliers du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée ; à gauche, Saint-Fons, la patrie des industries insalubres. De hautes cheminées portent dans les airs les produits de la distillation des acides. Aussitôt qu'on les a dépassées, le paysage s'éclaire ; on avait traversé sans s'en douter une région de brumes. Les fumées des usines et des foyers faisaient peser sur Lyon un voile grisâtre ; maintenant le voile s'est éloigné, la ville apparaît comme au sein d'un nuage. Autour de nous les paysages deviennent superbes. La masse du mont Pilat semble barrer le passage ; de chaque côté sont de hautes collines, en ce moment très vertes, tapissées de vignes et d'arbres fruitiers. La rive droite est presque à pic ; c'est du haut de ces falaises, à Millery, que fut jetée la malle contenant les restes de l'huissier Gouffé. En face, sur une moraine des anciens glaciers, coupée par la petite rivière d'Ozon, se dresse un imposant tumulus. Maintenant les collines s'exhaussent, le paysage prend de l'ampleur. Ternay et sa vieille

église romane surplombent le fleuve, en face de Givors, dont les usines jettent un voile gris sur le tableau.

Les travaux d'amélioration du Rhône sont très apparents ici ; il roulait jadis des eaux vagabondes entre de nombreuses îles, le grand bras se déplaçait souvent, occupant parfois le lit des bras secondaires ou *lônes*. Des digues longitudinales, très basses, maintiennent le courant dans un thalweg régulier, laissant, de chaque côté, les îles et les bras morts sur lesquels d'étroits pertuis donnent accès aux *bachots* des riverains. Des épis transversaux relient les grandes digues au rivage, à travers les lônes, dans le but d'empêcher le fleuve de se reformer. Aux eaux basses, tout le courant passe forcément dans le lit majeur. Le débit du Rhône, considérable même aux basses eaux, suffit à remplir pendant l'étiage le lit qui lui a été imposé. La navigation qui subissait jadis de longs chômages par les maigres est devenue plus régulière que sur le Rhin ou le Danube. On avait vu des périodes de plus d'un mois pendant lesquelles les bateaux ne pouvaient plus circuler ; depuis deux ans aucune interruption n'a eu lieu : les grands vapeurs font un service régulier.

Viennent les eaux moyennes, les digues sont couvertes par les eaux qui trouvent alors à s'épan-

cher dans les lônes et les bancs de gravier. Tel est le jeu très simple de l'amélioration du fleuve, mais on ne l'a pas obtenue d'un seul coup. Plus de cinquante millions ont été consacrés à cette grande œuvre. Au cours des travaux de nombreux problèmes d'hydraulique se sont présentés, dont l'éminent ingénieur en chef du Rhône, M. Girardon, a triomphé avec bonheur. Au lieu de contrarier le fleuve par des digues lui imposant un chenal nouveau, il a respecté les lois auxquelles il obéit, mais il les a disciplinées en quelque sorte, régularisant la formation des maigres et des grands fonds pour obtenir partout le mouillage nécessaire. L'œuvre est finie aujourd'hui ; il suffit de compléter et de renforcer les travaux, la navigation trouvera désormais un tirant d'eau convenable. Aussi la batellerie reprend-elle confiance, la puissante compagnie lyonnaise de navigation, désormais rassurée, complète sa belle flotte de bateaux-porteurs par des remorqueurs et des toueurs qui permettront de décupler la puissance commerciale du fleuve.

Après le pont de Givors, la vallée se fait gorge ; le Rhône coule entre de belles collines à pic. Aujourd'hui le vent du Midi souffle avec violence dans ce couloir, soulevant des vagues blanches

que le plongeon, oiseau familier du Rhône, frôle de son vol rapide. Ici est le vestibule du Midi ; dès que Givors, ses beaux quais, ses briqueteries pittoresques couvertes de tuiles rouges ont disparu dans la fumée des fabriques, une lumière plus vive éclaire les choses, l'air a plus de transparence, il se joue dans les ramures des grands châtaigniers, dans les feuillages tendres des mûriers. Les rochers sont altiers ; déjà quelques ruines de châteaux ouvrent l'avenue monumentale des burgs ; la Roche-Piquée sur la rive gauche a des débris très pittoresques. Les femmes qui viennent puiser l'eau au courant sont vêtues de couleurs vives. On court longtemps dans ce cadre grandiose de hauteurs, au fond de cette gorge où le Rhône, escorté aujourd'hui par deux routes et deux chemins de fer, s'est frayé un passage. Tout à coup apparaît une ville aux toits pressés autour d'une haute cathédrale, dont les maisons escaladent de fières collines couronnées de ruines féodales ou romaines. C'est superbe. La ville est Vienne. Malgré les cheminées d'usine, nombreuses ici, la vallée reste claire, de beaux rochers se dressent parmi les châtaigniers de la rive droite, d'où viennent les « marrons de Lyon », des prés verts, des villas, des parcs ombreux, où les thyrses blancs des marronniers mêlaient, il y

a quelques jours encore, leur neige à la floraison rouge des arbres de Judée et aux grappes lilas des pawlownias. Partout des arbres fruitiers, cerisiers, pêchers, abricotiers. Le fleuve, les rochers, la verdure, font à ces abords de Vienne une riante parure. Un seul détail choque les yeux, c'est l'horrible girouette de fer-blanc qu'on a juchée sur les tours ruinées du mont Salomon[1].

Du pont du bateau, on voit défiler les édifices de la vieille ville : la cathédrale Saint-Maurice, grand vaisseau ogival érodé par les intempéries, Saint-Pierre la romane ; en face le donjon de Sainte-Colombe. Vienne a un port sur lequel nous laissons beaucoup de marchandises avant de reprendre le voyage. Bientôt, cependant, Vienne a disparu ; nous passons rapidement devant de riants villages entourés de vergers et dominés par des ruines. Devant nous se dresse le mont Pilat. La montagne monte d'un seul jet ; nous la voyons de profil, dressant ses croupes jusqu'au pic du crêt de la Perdrix ; les bois se détachent en noir sur les pâturages et les roches. Ce rideau de montagnes, d'une majesté profonde, est une des grandes beautés du Rhône. Au pied s'étend le vignoble de Côte-Rôtie ; il a été reconstitué ; de

1. Pour de plus amples détails sur Vienne, Côte-Rôtie et le mont Pilat, voir la 7e série du *Voyage en France*.

grands murs blanchis portent le nom des propriétaires et celui du crû. Au-dessous des vignes sont les vergers d'abricotiers et de cerisiers, gloire du gros bourg d'Ampuis.

Le Pilat s'écarte un peu; en face des belles collines du Viennois, la vallée s'élargit, les îles du fleuve sont moins solitaires ; l'une d'elles, l'île de la Chèvre, est vaste, habitée, bien cultivée ; elle précède la petite ville de Condrieu, aux maisons bordées de terrasses couvertes de vignes et de glycines s'enroulant à des piliers de pierre ; le pied des murailles plonge sur la grève. En face de la ville est le village dauphinois des Roches. Depuis Vienne, chaque ville possède ainsi un satellite sur la rive opposée.

Le fleuve fait un grand détour et nous présente maintenant l'autre versant du Pilat, celui que le soleil du Midi calcine. C'est dans cette partie du Rhône, de Condrieu à Serrières, et aussi autour de Givors, que se recrutent les mariniers qui conduisent les bateaux sur le courant redoutable. A chaque ponton, les femmes viennent porter les vivres du voyage aux hommes de l'équipage : capitaine, chauffeurs, mariniers de barre. Tous sont du *Riaume,* c'est-à-dire de la rive droite. Ce terme bizarre remonte à une antiquité très haute, puisque c'est la contraction du mot *Royaume* em-

ployé vers l'an 1000 pour la rive soumise aux rois de France, alors que les rives dauphinoises et provençales dépendaient du Saint-Empire romain. La rive gauche, dans le langage des mariniers, est donc l'Empire. En descendant le fleuve on crie pique à l'*Empi,* au lieu de barre à bâbord, comme on dirait en mer; de même on crie pique au *Riau* au lieu de barre à tribord.

Hélas ! les mariniers se font rares aujourd'hui ; on a peine à les recruter ; d'ailleurs, le bateau à vapeur, en remplaçant les *rigues* remorquées par des chevaux, a lui-même porté un coup à la corporation. On ne forme plus ces matelots qui franchissaient les passages les plus rapides avec une hardiesse incroyable. Ceux qui restent ne ressemblent guère à ceux que je vis dans mon enfance, la poitrine velue, toute tatouée, ouverte au vent, les bras nus également zébrés de tatouages, leur pantalon en « peau de diable », sorte de coutil très résistant, doublé au fond d'un morceau de cuir qui leur avait valu le surnom de *cul de piau*. Le marinier de nos jours est moins fruste, plus élégant ; il a encore des boucles d'oreilles, mais il porte des souliers et un chapeau. S'il est tatoué, on ne s'en aperçoit plus. Il a cependant conservé sa force et son adresse. Je ne connais rien qui inspire plus d'admiration pour la machine hu-

maine que le groupe de six ou huit pilotes tenant la longue barre du gouvernail à la descente des rapides. Les cheveux au vent, le jarret tendu, les yeux fixés, comme hypnotisés, sur certains accidents de la rive, certains remous du fleuve qui leur servent de guides, ils piquent au *Riau*, piquent à l'*Empi*, et entre les eaux frémissantes, l'immense vapeur, long parfois de 157 mètres comme l'*Océan* ou la *Méditerranée*, les deux géants du fleuve, file au sud en laissant à l'arrière une grande vague, déferlant sur chaque rive, et une noire traînée de fumée, tandis qu'à l'avant le flot fendu forme, de chaque côté de l'étrave, une *moustache*.

Le *Gladiateur* descend rapidement, laissant à droite Saint-Pierre-de-Bœuf, encore un pays de mariniers entouré de beaux vignobles et de jolies villas peintes à l'italienne. Les collines s'écartent; les îles sont nombreuses entre le Rhône frémissant et les lônes calmes aux eaux de saphir. Le fleuve est large, ample, majestueux. Il a des plages et des grèves. A Serrières, petite ville ardéchoise, on se rapproche des hauteurs. La ville est en amphithéâtre au-dessus d'un beau quai, un ravin s'entr'ouvre, dominé par un mamelon couronné par un burg en ruines. En face, dans la Drôme, un château ombragé domine le fleuve.

Au delà de Serrières, le paysage se relève, les collines s'escarpent, se boisent. Des promontoires viennent jusqu'au Rhône, portant parfois de belles habitations. Nous rencontrons un long vapeur, le *Papin*, remontant à grand'peine le courant; cinq hommes tiennent la barre. Plus loin, voici le château de Peyraud, nid féodal qui s'arrogeait jadis le droit de prélever un péage sur les bateaux. Le Rhône est traversé par le pont du chemin de fer d'Annonay. Sur la rive gauche, nous quittons l'Isère pour entrer dans la Drôme. Le fleuve, jusqu'ici assez sinueux, descend droit au sud. En Dauphiné la rive est plate et basse ; en Vivarais, au contraire, les collines s'élèvent encore et deviennent des montagnes. Nous croisons un autre *Gladiateur*, le n° 2, qui remonte le fleuve, les mariniers se saluent au passage en levant les bras. Nous avons perdu de vue le n° 2 quand nous arrivons au ponton d'Andance, entre cette petite ville et Andancette. Les montagnes du Vivarais sont fort raides ; cependant le chemin de fer d'Annonay les escalade ; des vignes ont pu être plantées sur leurs flancs. Andance s'est bâtie au débouché d'une vallée ; c'est une jolie petite ville, dont le port est important à cause du voisinage d'Annonay ; nous y embarquons d'innombrables bobines de papier à destination de Marseille.

Au-dessous des deux villes, la rive drômoise se redresse. C'est encore un couloir de hauteurs. Le fleuve a un lit très régulier : ni îles ni lônes. Nous passons assez près de la rive pour lire les cotes marquées sur les échelles destinées à mesurer les crues. Ces chiffres intriguent une jeune dame. Un monsieur qui a voyagé sur le Nil avec l'agence Cook lui apprend gravement que ce sont des *nilomètres :* « ça sert à indiquer la hauteur des fleuves ». La dame marque ce mot sur ses tablettes. Timidement, j'ose dire que rhodanomètre serait mieux. Le touriste m'a jeté un regard de pitié : je n'ai pas navigué jusqu'à Assouan !

Très curieux à contempler, ces touristes du Rhône. Ce sont de braves Anglais venus sur la foi de Bædeker (édition de 1850) et qui parcourent le Rhône parce que Bædeker assure que c'est le seul moyen de voyager dans la vallée. Les trains de chemin de fer qui passent successivement sur chaque rive ne comptent pas ; ils ne sont pas dans le vieux Bædeker !

Le Vivarais se fait gracieux ; beaucoup de vignes, de cultures, de prairies. Le Dauphiné devient un peu plus sévère, le rivage dominé au loin par le donjon d'Albon qui vit naître les dauphins de Viennois. De hautes collines nous le masquent bientôt. Dans un de leurs plis se cache Saint-

Vallier, petite ville aux murailles grises, commandé par la terrasse verdoyante d'un château qui a longtemps appartenu aux Saint-Vallier, dont était Diane de Poitiers. En face, accroché à la roche, le curieux village d'Ozon. Le pont de Saint-Vallier, à l'embouchure de la Galaure, est très actif. Le Rhône décrit ensuite un grand coude dans un beau paysage. Sur les digues, des hérons cendrés marchent gravement sur leurs longs pieds, leur long bec emmanché d'un long cou fouillant entre les pierres. Le paysage a grande allure. Au-dessus du village de Serves sont de belles ruines d'un château, dont les tours et les remparts font face au donjon d'Arras, fièrement perché sur l'autre rive. Ces deux forteresses fermaient la gorge, l'une pour le compte du roi, l'autre pour le compte des dauphins de Viennois. Au-dessous d'elles la vallée s'élargit, le Rhône coule entre des digues au delà desquelles les lônes tranquilles font cortège au grand courant. C'était jadis un passage dangereux, plein d'écueils. Tous ont disparu.

Nous sommes en plein pays du mûrier : la récolte est presque achevée. Sur chaque rive on voit ramasser la feuille. Par les gorges profondes ouvertes sur la rive droite on aperçoit de hautes et sévères montagnes.

Le Rhône change d'aspect; son flot, rapide

déjà, devient tumultueux ; il court entre les hauteurs boisées ou tapissées de vignes. Vers le riant village de Vion les hauteurs prennent de la majesté ; elles sont très abruptes, très boisées ; les rochers sont superbes. La large vallée du Doux écarte les monts du Vivarais et permet d'apercevoir, se faisant face, les deux villes de Tournon et de Tain. Tournon, ville administrative et universitaire, très pittoresque avec son vieux château bâti sur un rocher, flanqué de tours monumentales ; Tain, ville plus simple, assise au pied du coteau de l'Ermitage, dont elle vient de reconstituer les vignobles fameux.

A Tain et à Tournon, les collines laissent au fleuve un étroit passage, après lequel le paysage se modifie brusquement : une immense plaine apparaît, fermée au loin, vers l'est, par une chaîne dentelée de hautes montagnes du plus pittoresque effet. Ce sont les monts du Vercors. Le Rhône semble se précipiter vers ces larges horizons ; ses flots se heurtent, grondent, écument. Nous entrons ici, à 95 kilomètres de Lyon, dans la région des rapides. Jusqu'à Pont-Saint-Esprit le grand fleuve va rouler plus impétueux que jamais. Nous allons descendre maintenant avec une rapidité extrême.

XIX

LE RHÔNE DE VALENCE A LA MER

De Valence à Saint-Louis-du-Rhône. — La région des rapides. — Valence. — Les premiers oliviers. — Rochemaure, Viviers et Donzère. — Le Ventoux. — Pont-Saint-Esprit. — Iles de la Piboulette, d'Oiselet et de la Barthelasse. — Les Valabrégants. — Arles et le Rhône maritime. — Saint-Louis grand port de mer sans ville.

A bord du *Gladiateur*, entre Tain et la mer, 9 juin.

Des deux ponts suspendus qui unissent Tain à Tournon, celui d'amont est un monument historique industriel ; il est le premier pont de ce genre jeté en France ; il fut construit par Marc Seguin, l'inventeur de la locomotive tubulaire et, par là, véritable créateur des chemins de fer. On a dû l'exhausser pour permettre le passage des bateaux à vapeur ; on y accède maintenant par des marches, ce n'est plus qu'une passerelle. Il marque le commencement de la navigation accidentée du fleuve, ce qu'on pourrait appeler la région des rapides.

Le Rhône descend brusquement, ses eaux farouches se pressent dans un chenal étroit entre

des bancs de gravier ; le bateau file comme une flèche en vue des montagnes de l'Ardèche, hautes, aiguës ; l'une d'elles est coiffée d'une chapelle que sa position à tous les vents a fait baptiser Saint-Romain-de-l'Air.

Rapidement passent devant nous les saulaies de la rive ; pour maintenir une hauteur d'eau suffisante sur cette sorte de plan incliné on a beaucoup rétréci le chenal ; malgré cela, de grands bancs de gravier se sont formés dans les parties concaves et, alors, le courant contenu dans une passe étroite devient terrible. Ces passages furent jadis tragiques, ils étaient hérissés d'écueils que l'on a fait disparaître. L'un d'eux, portant un château, se dressait en face du village vivarais de Glun, il a donné son nom au village dauphinois de la Roche-de-Glun. Les seigneurs de Glun avaient imaginé de le fortifier ; tendant sans doute des chaînes, ils interdisaient la navigation à qui ne payait pas un péage ; un d'entre eux prétendit même taxer l'armée des croisés, conduite par saint Louis, à sa descente par le Rhône. Il fallut faire le siège de l'îlot et raser le château. Rongée peu à peu par le flot, la roche de Glun a été détruite de nos jours, les deux villages, très jolis, se mirent dans l'eau profonde ; celui de la Roche a un petit port dans une lône tranquille.

La rive du Vivarais est haute et verte, celle du Dauphiné est plate; c'est donc à droite que le regard est attiré. Voici, sur un rocher énorme, le castel remanié de Châteaubourg, entouré de belles roches et de verdure luxuriante, qui semble couver le petit village niché à sa base; ce château est charmant; des terrasses, on aperçoit les hautes crêtes du Vercors, découpées en tours, dentelées comme des scies, puis, au sud, les bizarres ruines de Crussol. Un peu plus bas, en face de la ferme de Confoulin, est le confluent de l'Isère. Contenue entre des digues qui lui font un lit étroit, la puissante rivière roule avec vitesse ses eaux grises qui, malgré leur volume, ne paraissent pas accroître le débit du Rhône; par là, on se rend compte de la portée du fleuve. Mais, pendant longtemps, l'Isère semble hésiter à se mêler au Rhône; ses eaux grises forment sur la rive gauche un sillon qui contraste avec les flots bleus.

Un peu au delà du confluent apparaît Valence[1]. La ville, assise sur sa terrasse, ses faubourgs venant jusqu'au fleuve, se présente bien. Les toits plats de ses églises, le ton ardent des tuiles qui couvrent les maisons lui donnent un caractère

1. Un chapitre de la 9e série est consacré à cette ville. D'autres sont consacrés aux rivages du Rhône jusqu'à Donzère.

très méridional. Le Rhône est large ici, mais trop encombré de graviers et de bancs de sable. Au port, deux grands vapeurs sont amarrés : l'*Althen* monte, chargé de vin, le *Sirius* descend ayant sur son pont une cargaison de pains de sucre. Rapidement nous débarquons voyageurs et marchandises et, de nouveau, en avant ! les palettes des grandes roues fouettant le courant toujours rapide. Vers le Dauphiné les hauteurs se sont encore écartées ; les hautes montagnes de la forêt de Saou ferment l'horizon. En Vivarais les hauteurs se sont faites sévères ; des filons sanglants se remarquent sur la roche. Nous sommes en vue d'un pays de mines jadis florissant, mais dont les hauts fourneaux sont en grande partie éteints. Lavoulte a même vu démolir les siens ; la petite ville, autrefois couverte de fumée et très active, sommeille maintenant au pied de son château de si fier aspect, en face de son pont suspendu, auquel de multiples câbles donnent une apparence arachnéenne.

Le Rhône, un instant calmé, a repris toute sa majesté ; très ample, il descend, longeant des rochers chaudement colorés, revêtus de chênes verts ; déjà, sur la rive vivaraise, dans les creux bien abrités, apparaissent quelques oliviers. On admet volontiers que ces arbres ne commencent

qu'à Donzère, et l'on y place l'entrée de la Provence. En réalité, l'olivier croît un peu au-dessous de Valence, en face de l'immense lit de graviers à travers lequel arrive la Drôme, roulant aujourd'hui de trop rares eaux là où pourrait passer un Mississipi. Sur la rive occidentale, vers les fours à chaux de Cruas et de Baix, autour des hauts fourneaux fumeux du Pouzin, quelques petits groupes d'oliviers se rencontrent ; on en devine un ou deux près de Baix, si pittoresquement aligné au pied de sa montagne étrangement stratifiée ou dressée en falaise. La vallée est resserrée en ce point ; les collines de la Drôme se sont rapprochées ; sur l'une d'elles un grand donjon carré et des murailles éventrées dominent un village construit en roches sèches. Ce défilé, où le Rhône a repris des allures de torrent, est bordé de ruines. Cruas blottit ses maisons au pied d'un donjon de fière mine. Les montagnes du Vivarais se haussent pendant que les collines de la Drôme font place à l'opulente plaine de Montélimar. Ces montagnes sont noires, la roche est en effet du basalte. De grands dykes volcaniques se dressent ; sur l'un d'eux, d'apparence inaccessible, sont des ruines ; tout autour, d'autres ruines, tours, remparts, maisons, couronnent une petite ville ; plus haut, sur des rochers de basalte, des ruines plus

fières encore couvrent la montagne. C'est d'un effet étrange et saisissant. Ajoutez à cela un ciel d'un bleu intense, les oliviers déjà nombreux, les chênes verts, les caroubiers, les micocouliers, et vous aurez un des paysages les plus chauds et les plus caractérisés du Midi. Je reviendrai voir Rochemaure !

Le *Gladiateur* ne s'y arrête pas, la station est plus loin, en face du Teil, petite ville, elle aussi dominée par des ruines; elle dessert Montélimar dont on distingue le château, masse rousse dessinée sur l'écran immense des Alpes. Nous sommes ici dans le pays de la chaux, la montagne est abattue pour alimenter les fours du Teil. Maisons, arbres, rochers disparaissent sous une poussière blanche. Dans un petit port, de nombreux bateaux chargent la chaux; un grand vapeur, le *Mistral,* en emplit ses vastes flancs.

A l'ouverture de la large vallée de l'Escoutay on retrouve enfin une verdure non souillée et le Rhône entre dans un nouveau défilé, entre les usines de Châteauneuf et Viviers, la vieille capitale du Vivarais, à laquelle sa cathédrale, assise sur un rocher, donne grand caractère.

Sur chaque rive les rochers sont très beaux, sur la rive drômoise surtout, où s'élèvent de hautes falaises dorées, percées de grottes. Ce passage est

d'une grandeur sévère : les rochers isolés, piliers séparés de la montagne par un cataclysme, semblent le garder. C'est le défilé de Donzère, jadis effroi des mariniers. Débarrassé de ses écueils, le Rhône, suivi par les deux chemins de fer, y est désormais sûr. La trouée a une lieue de longueur ; elle cesse brusquement près de Donzère et l'horizon devient immense. La Provence s'ouvre devant nous, gardée par les ruines de Donzère ; Provence seulement par l'aspect, car la vaste plaine de la rive gauche est encore dauphinoise.

Jadis ici le courant principal du Rhône errait, entourant de ses bras capricieux tantôt une île, tantôt une autre : les travaux lui ont imposé un chenal unique et immuable, les lônes dorment maintenant sous les grands saules, leurs embouchures à demi atterries s'ouvrant en face des villes, là où le fleuve n'eut jamais qu'un chenal unique, où, par conséquent, se faisaient les passages. C'est ainsi qu'est né Bourg-Saint-Andéol, petite ville qui a l'aspect d'une vaste cité, grâce à d'immenses bâtiments religieux. Bourg est d'ailleurs charmant ; un château de la Renaissance, une église romane, un beau port lui font une façade majestueuse ; une grande place ombragée de platanes touffus est remplie d'oisifs parlant haut avec un accent très prononcé. C'est bien le Midi

ici, le vrai Midi ; si nous en doutions, le Ventoux qui se dresse devant nous, son cône blanc strié de neige, nous le rappellerait.

En avant donc, vers le Midi ! voici des noms qui sonnent la Provence : la Garde-Adhémar, les collines de Saint-Paul-Trois-Châteaux qui se distinguent au loin, puis les premiers étages des montagnes de Nyons. Le Rhône précipite son cours, nous avons passé devant un toueur d'essai amarré au quai de Bourg-Saint-Andéol, voici un des rapides qu'il aura à surmonter, celui du Banc-Rouge. Le fleuve, dans ces passages, reste large et puissant ; enfermé entre des îles boisées et solitaires, il a la majesté des grands cours d'eau d'Amérique. C'est vraiment beau, mais le soleil est trop clair, l'air est trop transparent ; les rêves brumeux n'ont pu naître ici, la légende n'a pu s'emparer de ces sites comme elle l'a fait pour le Rhin. C'est pourquoi le paysage rhodanien ne s'est pas imposé aux imaginations et à la littérature.

Longtemps on court ainsi, entre les peupliers et les saules ; dans ces vertes solitudes, l'Ardèche apporte son flot clair au Rhône et, aussitôt, on voit se dresser les grandes arches du pont Saint-Esprit et les tours de la ville. Ici le mistral et le

vent du Midi sont furibonds, car ils ont formé de petites dunes dans les îles.

Le courant s'accroît : à peine avons-nous le temps d'admirer l'allure sarrasine de la petite ville, sa citadelle et ses édifices chaudement colorés ; nous sommes poussés sous la grande arche marinière de fonte qui, en remplaçant deux étroites arches en pierre, a fait disparaître le plus grand



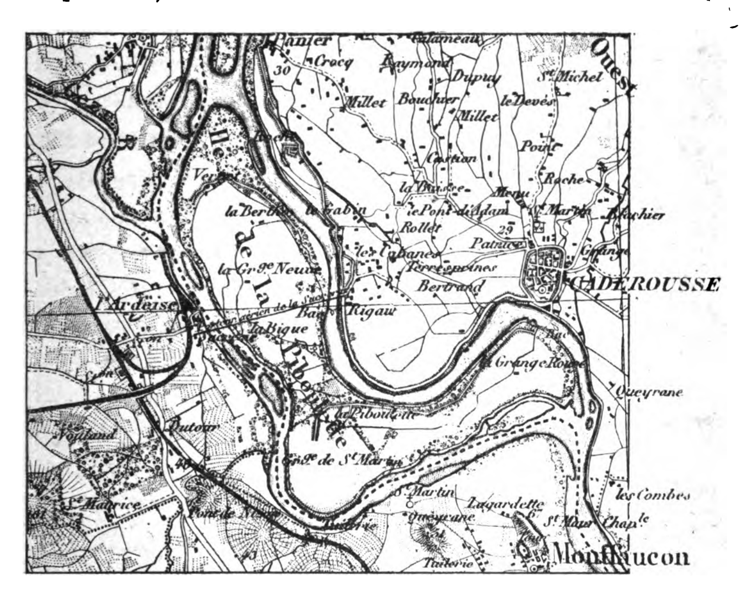
danger de la navigation et, déjà, nous sommes au delà du vénérable pont qui, pendant tant de siècles, fut, de Lyon à Avignon, le seul passage fixe. Le flot court avec furie, les vagues s'entrechoquent, écument, c'est comme une marche d'escalier que descendent les eaux.

Désormais, la pente est plus douce, il y a bien des défilés encore et de petits rapides, mais ils peuvent être aisément franchis par les remorqueurs. Le Rhône a retrouvé sa largeur, il a repris aussi son caractère de solitude. Par-dessus les arbres, les tragiques falaises de Mornas et la

haute croupe du Ventoux apparaissent. Le courant décrit de grands méandres, bouillonne devant la haute digue de l'île Saint-Georges et se porte vers Mornas, où les ruines féodales et la falaise semblent faire corps; le village lui-même, avec ses maisons percées de rares ouvertures, paraît taillé dans la roche. L'ensemble est formidable.

A mesure qu'on descend, les roches sont plus brûlées, plus fièrement découpées, les collines du Gard, l'ancien camp romain de Laudun, surtout, sont d'une régularité étonnante. L'apparition est courte, les rivages sont de nouveau bordés d'impénétrables lignes de saules et de peupliers. Le Rhône est large et ample, partout s'échelonnent les pêcheries d'aloses, filets à poches doubles tournant comme une roue de moulin. Le tableau s'anime un peu, voici la grande île de la Piboulette, petit monde à part, ayant ses maisons, ses bois, ses champs, ses prés. A son extrémité, près du bras mort de Caderousse, le ponton du Revestidou sert de port à Orange. Le chien du pontonnier est la joie des bateliers; il a horreur des bateaux; pilotes, chauffeurs, capitaine, maître-coq l'agacent, le menacent avec des balais ou des mouchoirs; furieux, le roquet bondit sur la rive, se jette à l'eau, semble vouloir dévorer le monstre. Il en est ainsi à chaque passage de vapeur.

Toujours les arbres et les îles, de temps à autre, cependant, un coude du fleuve nous amène vers



un pan de coteau. Ainsi sur le bord qui forme l'île de Miémar, apparaît Roquemaure et la tour carrée faisant face à des ruines qui couvrent, sur la rive gauche, un petit mamelon rocheux ; au delà se dresse le donjon et l'enceinte, dorée par le soleil, de Châteauneuf-Calcernier. Puis voici la vaste île d'Oiselet, avec ses grandes fermes et ses châteaux ; on la longe pendant près de 6 kilomètres, dans un paysage calme, où le fleuve,

assoupi, paraît un beau lac. Les îles sont très vastes ici, toutes ont vu fermer un des bras du Rhône pour que le courant affluât dans l'autre : Oiselet, la Motte, la très vaste Barthelasse sont ainsi, aux basses eaux, reliées à la grande terre. A la Barthelasse le bras gauche seul est resté ouvert, c'est là que débouche la Sorgues, limpide et calme entre de grands arbres.

La nuit vient ; sur le flot apaisé nous glissons rapidement. Le crépuscule est doux, l'air léger ; sur un fond d'une exquise douceur se détachent le pont Saint-Bénézet, Notre-Dame-des-Doms, le château des Papes. C'est Avignon entre ses remparts crénelés. Vue ainsi dans la pénombre, la curieuse ville est vraiment féerique.

10 juin.

Au matin, à quatre heures, nous avons repris le voyage. Exquise la vue d'Avignon, dans l'atmosphère limpide de l'aurore. C'est Florence, avec quelque chose de plus sévère et de plus sobre dans les contours. Le passage devant Avignon, en vue des édifices de la ville et de ceux de Villeneuve, est un enchantement. Tout dort encore, sauf les bateliers ; le *Papin* remonte vers Lyon, d'autres vapeurs démarrent pour descendre à

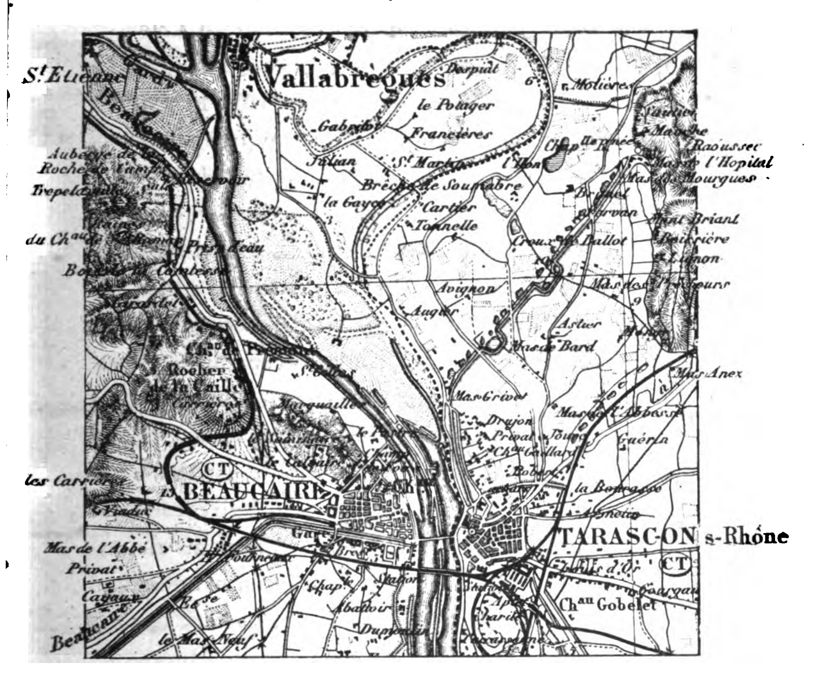

Ile
la Chartreuse
la Grange-Neuve
d'Oiselet
Sauveterre
la Traille d'Oiselet
Chau d'Oiselet
Vénitien
la Bastide-Neuve
Simonette
la Sorgue
Rhône
la Traille
I. de la Motte
les Cabanes
Bel-Air
Valay
les Prêtres
Argenton
la Durette
Monplaisir
Anastay
Chau de l'Ilsolas
Ile de la Barthelasse
Combe
Rhodes
Aubert
Chau de la Barthelasse
Belle
Boucher
Dupl[e]ssis
l'Astay
Fort St. André
Château Sablier
la Bruyère
Villeneuve
lez Avignon
le Mouton
la Beboul
Fargues
les Agassins
la Pigeonnier
de Caxeneuve
Montfavet
Marcillargues
AVIGNON
Vaucluse
la Grangette
la Triade
Ile de Piot

Saint-Louis. Mais le *Gladiateur*, plus rapide, les a bientôt dépassés. Nous filons entre des rives basses et boisées. En face de la large embouchure de la Durance, on atteint la colline des Isnards, couronnée par un château aux tons fauves, revêtu de lierre, entouré d'un bois de pins. C'est un site bien beau encore.

Au loin, voici Barbentane et son donjon, la chaîne vaporeuse des Alpilles, la petite et calme ville d'Aramon. Et toujours des îles boisées, entre les eaux calmes, où le gravier devient rare ; le caillou fait place au sable dans ces parages où le fleuve n'a plus qu'une faible pente. Partout des amas d'osiers, des écorces de saules. Nous sommes dans la région de la vannerie. La petite et calme ville de Vallabrègues, qui dort sous les platanes, est le point de dissémination des vanniers. D'ici les Vallabrégants s'en vont en Camargue, s'installer sous des huttes, avec leur famille, pour tresser les brins de saule, faire les paniers à vendange et les enveloppes de bonbonnes. Le site est dominé à distance, au-dessus de l'embouchure du Gard, par la roche de Camps, semblable à un tombeau antique. Plus loin apparaît le château de Beaucaire. La ville est bientôt en vue, elle n'a de remarquable qu'un merveilleux quinconce de platanes, parmi lesquels le plus gros platane

connu. Tarascon, grâce au château du roi René, est plus pittoresque.

A Beaucaire, le plus grand vapeur du Rhône, la *Méditerranée*, est amarré ; les bateliers échangent les saluts et s'interpellent. Mais nous continuons la route sans arrêt.



Le paysage devient très plat, le fleuve coule silencieux entre les arbres. Peu de maisons, mais quelques cheminées de machines à vapeur éle-

vant les eaux pour l'irrigation, des huttes de Vallabrégants, très nombreuses, de lourdes barques marchant parfois à la voile. Bientôt apparaît Arles, dressant, au-dessus des étendues plates de la Camargue et de la Crau, ses tours, son amphithéâtre énorme dominant la masse des toits gris.

Le *Gladiateur* passe entre les quais d'Arles et de Trinquetaille, si déserts aujourd'hui, jadis bordés de navires de mer et de bateaux de rivière; maintenant ils reçoivent à peine quelques bâtiments de faible tonnage. La vie s'est portée plus bas, à Saint-Louis. Là nous conduit le vapeur; en aval d'Arles il trouve devant lui un flot sans cesse plus large; sans courant, car la pente est nulle, le Rhône s'épanouit entre ses rivages bas bordés de grands arbres. Le vent souffle avec rage et soulève des vagues profondes sur lesquelles nous passons sans que le *Gladiateur* éprouve la moindre oscillation; au delà de la vaste nappe est l'étendue solitaire des oseraies, peuplées de Vallabrégants. Cette partie du fleuve est d'une grandeur mélancolique. Le Rhône se perd au loin dans une ligne basse d'horizon, à peine distincte, qui est la mer. A notre gauche, des cheminées d'usine, des amas blancs qui sont du sel rompent la ligne uniforme des peupliers et des saules : ce sont les salins de Giraud. Plus loin, au sud, grandit un monument,

donjon isolé derrière lequel se profilent les hautes mâtures de navires. C'est la tour Saint-Louis, une des anciennes bornes de l'embouchure du grand Rhône. Nous l'atteignons bientôt. Elle se dresse au bord d'un quai où les vapeurs du Rhône et des chalands sont amarrés. Un assez grand édifice servant de bureau à la Compagnie de navigation, un hôtel, deux ou trois maisons bordent un vaste bassin où des navires chargent et déchargent charbon, pétrole, grains, vins, laines; l'activité est grande dans le bassin bordé de wagons. Mais, sauf une usine à pétrole et des docks, pas une maison, c'est encore le marais. Aucun chemin pour en sortir, sinon la voie ferrée; le port est cependant un des plus importants de France. Il a expédié ou reçu par mer 286,000 tonnes en 1893; le Rhône a envoyé ou pris 200,000 autres tonnes. Et ce port n'est pas même un hameau, il dépend de la commune d'Arles, il n'a pas de chemins, pas d'école, pas de cimetière. C'est une page bien curieuse de l'histoire économique de ce temps!

XX

EN CAMARGUE

LES SAINTES-MARIES-DE-LA-MER

Les salins de Giraud. — Barcarin. — Un vignoble camarguais. — Le mas de la Pèbre. — Dans la sansouire. — La digue et les taureaux. — Les Saintes-Maries-de-la-Mer. — Au bord du petit Rhône. — Les marais. — *Gentleman farmer*.

Arles, 11 juin.

La Compagnie lyonnaise de navigation m'a donné un de ses remorqueurs pour me conduire à l'embouchure du canal de Giraud, d'où je pourrais gagner les Salins. Depuis ce matin le vent a fraîchi ; la large nappe d'eau du Rhône prend l'aspect d'un bras de mer agité par la houle. Notre vapeur court sur les lames, entre les berges couvertes d'une végétation épaisse ; sous l'éclatant soleil, l'aspect du fleuve majestueux évoque plus encore que ce matin l'idée d'un des grands cours d'eau d'Amérique ou d'Asie.

En peu de temps nous avons franchi les sept kilomètres qui nous séparent des appontements

servant d'embarcadère à la Compagnie des salins. Là viennent s'amarrer les vapeurs qui remontent les sels dans la vallée du Rhône ou charger les produits extraits des eaux-mères. Un canal de navigation et une petite voie ferrée venant des salins conduisent les marchandises jusqu'au Rhône, sur lequel s'ouvre une écluse. Le remorqueur s'amarre au quai, nous sautons sur la plate-forme d'où quelques pas nous conduisent à terre.

Voici donc la Camargue, île plus mystérieuse et inconnue, objet de plus de légendes que bien des terres lointaines où l'homme blanc commence à s'aventurer. Immense, enserrée entre les bras du Rhône et une mer particulièrement inhospitalière, elle est un des points de notre territoire qui piquent le plus la curiosité. Mais, peu variée d'aspect, elle ne présente aucun des sites qui attirent la foule des touristes, ceux-ci, d'ailleurs, ne trouveraient ni villes ni villages pendant les longues courses dans l'opulente région des mas où la terre est si généreuse, et moins encore dans les terres couvertes de sel ou les îles émergeant des étangs.

L'embouchure du canal Paulet, où nous sommes arrivés, possède quelques arbres vigoureux; une église, un cimetière, des cabanes forment le village de Barcarin, du nom des ruines situées

sur l'autre rive. L'ensemble est d'une poignante tristesse; au delà du large fleuve s'étendent des terres basses et mouillées, jadis lacs salins, semées encore d'étangs, légèrement vallonnées par le thalweg abandonné d'anciens bras du fleuve. Des digues revêtues de végétation enclavent de vastes espaces; des constructions dominées par des cheminées d'où s'échappent de la fumée et de la vapeur les surmontent parfois. Ce sont des pompes qui, puisant au Rhône l'eau douce, l'envoient sur les terres pour les dessaler; en face de l'église de Barcarin, une de ces machines alimente une rizière, la culture du riz exigeant beaucoup d'eau fluviale, aide puissamment au dessalement du sol. Après quelques années on peut semer des céréales ordinaires ou planter de la vigne; dans ce sol d'alluvions, la végétation prend alors un développement extraordinaire.

Le sel est donc l'ennemi pour la Camargue, un ennemi qu'on pourra vaincre en aménageant les eaux douces. Mais il est aussi la cause unique de sa prospérité industrielle. Le chemin que nous suivons au bord du canal Paulet nous conduit vers des masses confuses d'habitations, dominées par de hautes cheminées dont l'apparition est étrange dans ce lieu. En effet, autour de nous, sauf aux abords d'une maison appelée les Crottes,

aucune culture; des ruisseaux sans courant remplis de grands roseaux sillonnent une plaine morne, sur laquelle planent des buées, comme des îlots; dans ces vapeurs des bouquets d'arbres, saules ou peupliers argentés indiquent les *mas*, c'est-à-dire les exploitations agricoles, et les *jasses* qui abritent les troupeaux. Cette partie de la Camargue se nomme l'île du Plan du Bourg; elle n'est guère insulaire que de nom aujourd'hui, mais jadis le Rhône détachait en amont de Barcarin un grand bras décrivant un curieux méandre pour aller rejoindre la mer par un *grau* percé dans le cordon littoral. Ce bras appelé Bras de Fer s'est oblitéré, mais on a maintenu au fond de l'ancien lit un canal navigable, le canal du Japon, aboutissant à un étang très allongé, semblable au cours d'un fleuve, encore appelé le vieux Rhône. Le canal du Japon ferme donc l'île du Plan du Bourg.

A travers le marais, en franchissant un canal encombré de roseaux, nous arrivons près des habitations, à la gare des salins de Giraud, terminus du chemin de fer oriental de la Camargue. Cette île, presque inabordable il y a dix ans, possède aujourd'hui un petit réseau, deux lignes desservent la région du grand Rhône et du petit Rhône. Ni villes ni villages sur leur parcours, mais des groupes de fermes au nom sonore, près desquelles

des stations ont été établies. La ligne riveraine du grand Rhône trouve dans les salines un trafic qui lui permet de vivre.

Ces salines forment, au moment de la récolte du sel, le centre le plus populeux de toute la Camargue, mais le village groupé autour des établissements où l'on traite les sels marins et les eaux-mères est bien le plus misérable qu'on puisse voir. Rares sont les maisons dignes de ce nom, le reste se compose de bicoques basses et enfumées ou de baraques de torchis recouvertes en chaume de roseaux disposé en gradins. Ces baraques se terminent en cul-de-four, la perche qui soutient la toiture se prolonge au-dessus du chaume et, au moyen d'un bâton en travers, dessine une croix. Soigneusement blanchies, parfois badigeonnées de couleurs tendres, ces demeures ont un caractère assez pittoresque; elles s'harmonisent avec ces étendues mornes qui ne sont ni la terre ni la mer. Au-dessus du hameau irrégulier de ces chaumières destinées aux ouvriers temporaires et des maisons habitées par les employés de la Compagnie, les hautes cheminées, les constructions des usines, les immenses tas de sel semblables à des dunes régulières forment un ensemble étrange. Cela ne ressemble à rien de déjà vu.

Par delà le village s'étend la saline, c'est l'an-

cien étang de Giraud, en communication avec la mer. Coupée de digues de terre, séparée ainsi en bassins d'évaporation, la vaste nappe a perdu l'aspect qu'elle avait aux temps peu éloignés de nous (1711) où le Rhône, ne s'étant pas encore ouvert le chenal actuel, passait à l'ouest par le Bras de Fer. Sauf quelques tamaris bas et courbés par le mistral, pas un arbre, rien pour rompre l'uniformité de ces horizons.

Un déjeuner rapidement pris à l'unique auberge de Giraud et en route. L'ingénieur des ponts et chaussées d'Arles me fait les honneurs de la Camargue, il a demandé à la Compagnie des salines une voiture qui nous permettra de traverser rapidement l'île. Un petit cheval plein de feu piétine d'impatience, à peine avons-nous pris place et il s'élance ; les canaux Paulet et de Faramans sont bientôt franchis, les dunes de sel s'effacent, nous voici en pleine campagne camarguaise. Des roseaux, des plantes salicoles, de petites mares, puis bientôt un vaste vignoble aux souches vigoureuses, formé de bassins séparés par des digues d'argile. Pendant l'hiver des pompes puisent l'eau dans le canal du Japon et transforment le vignoble en une série de petits lacs. Cette submersion détruit le phylloxéra en même temps qu'elle dissout et en-

traîne le sel qui tend sans cesse à remonter du sous-sol. Ce vignoble de Faramans est d'origine récente. Pour l'obtenir, pour rendre ces terres salées aptes à la végétation, on a dû procéder à un aménagement complet. Le terrain a été d'abord longtemps recouvert d'eau douce, parfois deux ou trois années, de façon à dissoudre le sel contenu dans la terre. Pour activer le dessalement, on sème du riz dont les racines font pénétrer plus avant l'eau venue du Rhône et des canaux et distribuée par des pompes à vapeur. Ces rizières temporaires ne sauraient être considérées comme une culture, le grain est donné aux animaux, la paille sert de litière, cependant les résultats obtenus sur quelques points permettent de croire que le riz pourrait donner des produits rémunérateurs. On peut dire qu'il n'y a pas de rizières en Camargue, mais seulement des champs de riz temporaires, aussi la carte de l'état major est-elle inexacte quand elle indique des rizières comme elle indique les bois.

La maison de maître montre ce que pourrait devenir l'île. Des arbres superbes, des pelouses, des fleurs font un jardin enchanté à deux pas des mornes espaces recouvert par les marais et les plantes salicoles. La Camargue, lorsque toutes les terres seront conquises, lorsque les « mas » auront

été entourés de bosquets, présentera sans doute un plantureux aspect. Les conquêtes pourraient être plus rapides. On ne saurait se plaindre cependant : en 1885, il y avait en Camargue 3,580 hectares de vignobles, dont 2,017 soumis à la submersion. En 1894 le chiffre atteignait 8,366, dont 6,686 dans la commune d'Arles et 1,680 dans celle des Saintes-Maries. Le bas prix des vins, les difficultés de vente enraient quelque peu les progrès.

Mais l'île est si vaste que ces grands domaines semblent d'imperceptibles oasis. Tous, d'ailleurs, n'ont pas un aspect aussi civilisé. Nous voici au mas de la Pèbre. C'est une vaste bâtisse, abritée par un orme majestueux. Une basse-cour, très peuplée, au milieu de laquelle trône un paon blanc, annonce l'abondance des récoltes. Tout autour, des maisonnettes de roseaux, ou plutôt des cases, servent de demeure aux garçons de ferme et à leurs familles ; on se croirait bien loin de France. Près de la ferme, d'immenses bâtiments, les jasses, dont le nom et la fonction rappellent les jasseries du Forez, servent d'abris aux moutons. Ces jasses de roseaux, de paille ou de torchis sont parfois hautes et profondes comme des cathédrales.

A partir de la Pèbre notre véhicule roule dou-

cement dans la sansouire[1], couverte de saladelles aux teintes roses ou violettes. Voici encore un grand mas, Amphise, c'est le dernier dans cette partie de la Camargue; désormais, jusqu'aux Saintes-Maries, sur 18 kilomètres, nous ne retrouverons plus la moindre culture. La route est à peine une piste, nous courons, par des eaux stagnantes, vers un but prodigieusement éloigné, semble-t-il, le phare de la Gacholle et nous atteignons la grande digue qui, du grand au petit Rhône, sur 45 kilomètres d'un tracé sinueux, permet d'arrêter l'invasion des eaux de la mer et de régler la sortie des eaux douces. C'est une œuvre énorme, car le talus n'a pas moins de 2^{m},20 de hauteur. La dépense totale a été de 1,200,000 fr.

Sur la digue sont échelonnées de rares maisons de garde : à l'une d'elles, près du phare de la Gacholle nous changeons de chevaux. O la triste vie que celle du gardien et de sa jeune femme, sur ce talus dominant la terre infertile, les étangs glauques et une mer sinistre! Rien ne croît ici, pas une fleur, pas un légume, le sel est trop abondant. La mer est venue dans les tempêtes ou bien ses eaux ont reflué en dessous et produit des *sali-*

---

1. On prononce presque *sansouille*.

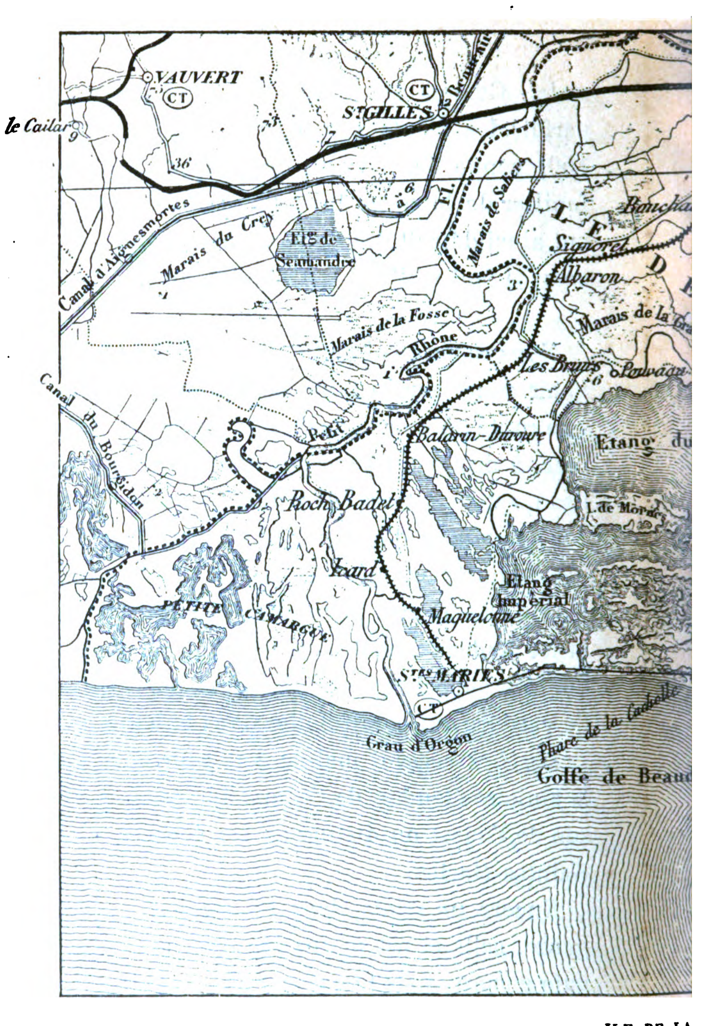


vades. Comme vie animale quelques chevaux et parfois des bœufs sauvages dont une bande de 150, venue des rivages du Valcarès, se plaît à fouiller de la corne les talus de la digue. Ils en ont ainsi détruit des portions assez grandes ; sans cesse il faut veiller à ces déprédations.

Nous repartons bientôt, le petit cheval camarguais court sur le talus de la digue comme sur une route ; à notre gauche, de petites dunes et la mer, à droite un paysage extraordinaire : est-ce l'eau, est-ce la terre ? Il y a là, jusqu'au Valcarès, des centaines d'hectares de nature incertaine ; eaux d'où émergent, très basses, des îles couvertes de sansouires. Deux d'entre elles, les Rièges et les Radeaux, sont boisées ; des pins, parmi lesquels de superbes pins parasols, forment un rideau de verdure qui paraît flotter dans le lointain.

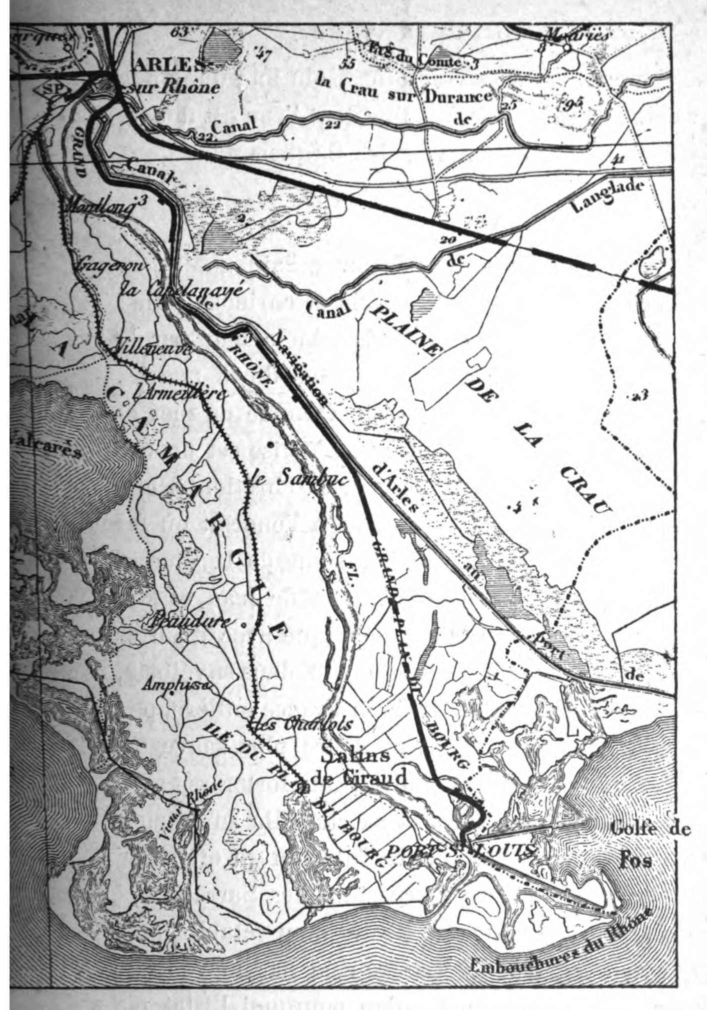
Les îles cessent maintenant pour faire place à la sinistre étendue de l'Étang impérial. A l'horizon de l'ouest on distingue des édifices, c'est les Saintes-Maries.

Encore un relais, dans la seconde maison de garde, celle-ci est moins lugubre, sans être bien gaie encore. Mais le garde a des enfants qui, tout heureux de voir des étrangers, nous font fête. Des écuries de roseaux abritent des chevaux assez



ILE DE LA

D'après la carte de l



CAMARGUE

tat-major au $\frac{1}{320,000}$.

nombreux. On se sent moins isolé ici ; une dune voisine possède une fontaine dont l'eau est douce, puis la solitude, en vue des Saintes-Maries, est moins pénible.

Nous y sommes bientôt, aux Saintes-Maries. C'est une petite, si petite mais si curieuse ville ! A peine deux rues protégées de la mer par la haute dune, un beffroi au-dessus de la mairie, d'où l'on découvre une vaste étendue de mer et la Camargue presque entière. L'église est un des plus vénérables monuments de la chrétienté, elle aurait été bâtie, dit la légende, à l'endroit où les trois Maries, Marie Jacobé, sœur de la Vierge, Marie Salomé, mère de Jacques et de Jean, et Marie-Magdeleine, auraient débarqué avec d'autres saints personnages. Le monument, dans sa vétusté, est un des plus précieux de la France entière, peu d'édifices romans méritent d'être plus sauvegardés. Extérieurement on dirait une forteresse avec ses créneaux, ses tours et sa chapelle supérieure semblable à un donjon ; ce fut bien en effet une citadelle opposée aux excursions des Sarrazins et des pirates. Il reste peu à faire pour rétablir dans son état primitif l'église rongée par le vent de mer, on ne comprend guère pourquoi l'État n'a pu achever des réparations urgentes.

Du sommet des tours on surplombe la ville aux toits en terrasses, sa vaste et belle plage où l'on commence à venir prendre des bains, grâce au chemin de fer qui relie à Arles ce pays jadis perdu.

Ces chemins de fer sont en voie de transformer la grande île, de lui enlever son côté d'isolement farouche. Si jamais le réseau se complète par une ligne transversale au nord du Valcarès, la solitude n'existera plus que sur les rivages de la Méditerranée où de longues années encore sont nécessaires pour rendre le sol cultivable. Déjà, en allant des Saintes-Maries à Arles, on trouve presque partout des défrichements autour des petites gares aux noms bien méridionnaux : Maguelonne, Pioch-Badet, Balarin-Roure, Albaron, Trinquetailles... Les marais, les champs de roseaux, les espaces couverts de saladelles sont maintenant entrecoupés de prairies, de vignobles et de cultures de céréales. Peu à peu l'espace gagné sur le désert s'accroît lorsqu'on s'est rapproché du petit Rhône coulant entre la haute ramure des trembles. Avec le château Davignon, dont les belles constructions et le parc naissant bordent le fleuve, commencent les grandes propriétés, *mas* vastes et bien bâtis, disposés à de grands intervalles dans la plaine d'une grandeur mélancolique. Aux abords d'Arles,

dans l'espèce d'isthme fertile compris entre les immenses marais de Rousty et de la Grand'Mar encore à conquérir, ces mas sont plus nombreux. Ce sont des fermes opulentes ; elles voient parfois jusqu'à 100 domestiques ou ouvriers à la table du maître.

Le travail n'est pas permanent en Camargue, il se fait au moyen d'ouvriers recrutés à certaines époques ; au moment des travaux des champs, les cultivateurs de la Camargue vont à Arles, sur la Place aux Hommes, faire le choix de leurs ouvriers ; ils les louent, selon la saison, pour des périodes variant de 15 jours à 4 mois. Ce sont de rudes travailleurs que ces manouvriers camarguais, sobres, vivant de peu. Le salaire, y compris la nourriture évaluée de 1 fr. 25 c. à 1 fr. 50 c. par jour, atteint 2 fr. 50 c., 3 fr. dans les moments de presse. Quant à la nourriture elle se compose surtout de haricots, une ou deux fois par semaine on donne de la viande fraîche ou du porc salé.

Les grands propriétaires de la Camargue commandent donc à un véritable peuple de travailleurs agricoles. Ils mènent dans leur « mas » la vie du gentleman farmer. Aussi ne faut-il pas s'étonner de l'engouement avec lequel nombre de capitalistes ou de jeunes gens appartenant à l'aristocratie et sans carrière tracée se sont faits

colons en Camargue[1], il n'y a plus que là et en Sologne où l'on puisse coloniser à l'intérieur.

Sur ses 75,000 hectares, dont 52,000 font partie de la commune d'Arles et le reste de celle des Saintes-Maries, il y a 15,000 hectares seulement en culture, répartis entre 200 mas, presque tous placés au bord des deux bras du fleuve. Le reste comprend 30,000 hectares de marais et d'étangs dont la conquête est difficile, qui d'ailleurs ont un rôle à remplir, et de 30,000 hectares de terres vagues et de pâturages. Ces 30,000 hectares sont la part encore libre pour la colonisation.

1. Parmi les propriétaires de la banlieue d'Arles, je trouve les noms suivants : de Vogüé, d'Andigné, de Juigné, de Barbentane, de Montlaur, héritiers de seigneurs à qui l'ancienne monarchie avait fait don des domaines camarguais.



XXI

EN CAMARGUE

LE VIGNOBLE ET LES TROUPEAUX

Au bord du grand Rhône. — Les défrichements. — Le Bras de Fer. — Les taureaux et les chevaux de Camargue. — Villeneuve. — A pied dans la Camargue. — Le Valcarès. — Le canal de Rousty. — Ville romaine ignorée. — Parmi les moutons. — Les transhumants, voyage aux Alpes.

Arles, 12 juin.

Je n'avais vu la Camargue que dans la partie désolée et sauvage du littoral ou dans les zones du petit Rhône et de la banlieue d'Arles, je suis reparti ce matin pour parcourir la rive du grand Rhône par la voie ferrée et traverser ensuite l'île par le rivage du Valcarès. Dès les abords d'Arles, on entre dans les vignobles, entre les mas entourés de cyprès. On longe le fleuve sans le voir ; il est ici masqué par la haute digue élevée pour préserver la Camargue contre les crues. Une belle usine apparaît un moment sur la berge, elle est destinée à puiser l'eau du Rhône pour l'irrigation

l'été, pour la submersion l'hiver. Le Rhône est donc la vie pour tout le pays, les canaux et les filioles amènent partout son onde; elle alimente les citernes et les abreuvoirs dans tous ces mas, dont quelques-uns ont une allure de forteresse. La vapeur a beaucoup fait pour la Camargue, elle lui amène les eaux douces et rejette au Valcarès les eaux saumâtres et salées; il est étrange que, dans ce pays de vent on n'ait pas employé les moulins à vent comme en Hollande, le desséchement serait bien plus rapide et moins onéreux.

Les vignes présentent toutes la même disposition : de grands carrés fermés par des levées de terre destinées à retenir les eaux de submersion. Dans ces vastes vignobles, l'activité est toujours grande; au printemps, deux mulets attelés en flèche conduisent la charrue, les ouvriers piochent à la houe, les jambes enfermées dans des bandes de toile. Grâce aux arbres dont tous les mas sont entourés et à ceux qui croissent au bord des canaux, cette partie de la Camargue n'est pas trop morose, par je ne sais quelle association d'idées, cela m'a rappelé la Puisaye[1].

Les stations portent le nom d'un mas, car il n'y a pas de hameaux, moins encore de village ou de

1. Voir 1re série du *Voyage en France*, p. 83.

bourg. La première est à Montlong, à l'endroit où le petit chemin de fer abandonne enfin la digue du Rhône pour entrer dans les terres. Les mas ont des noms caractéristiques, comme la Tour-Blanque ou la Capelanayé, indiquant une chapelle desservie par un chapelain. Il y a un certain nombre de ces chapelles en Camargue; ce sont les seuls lieux où se rencontrent les populations éparses sur l'immense territoire. La Capelanayé sera peut-être le noyau d'un village, car la station de Gageron l'avoisine.

Les mas sont maintenant moins nombreux, les arbres disparaissent, les vignes sont éparses au milieu de vastes terrains couverts de sansouires; la zone marécageuse de la Grand'Mar vient jusqu'au bord même du chemin de fer, mais les défrichements sont entrepris et mordent déjà parmi les joncs et les roseaux. Vers le Rhône de grands mas : Valériolle, Antonelle, la Tour de Montmeillan, de création récente, montrent leurs constructions autour desquelles la végétation arborescente est rare encore. A Villeneuve-Romieu, station, assez importante, de beaux pins entourent de vastes fermes, dont une forme un véritable hameau. On a quitté un moment les marais pour se rapprocher du Rhône; le chemin de fer court entre le fleuve et le Valcarès. Les mas sont de

nouveau nombreux et opulents ; abrités du soleil et du mistral par des ormes, des chênes et des peupliers superbes. Là, où manque la grande végétation, on assiste à une véritable prise de possession du sol par la vigne. A la station qui porte le nom des deux mas de l'Armeillière et de Giraud, il y a d'immenses surfaces que l'on met en valeur; le sol a été défoncé, un chemin de fer Decauville parcourt l'exploitation ; les bâtiments sont grandioses, les chais pourront recevoir les récoltes les plus considérables ; les canaux sont bien entretenus.

Cette contrée est la mieux arrosée ou plutôt la mieux soignée de la Camargue; partout des fossés ou des chenaux amènent les eaux du Rhône ou conduisent au Valcarès les eaux stagnantes ou salées. Ceux des canaux qui apportent les eaux du fleuve s'appellent *roubines,* ceux qui draînent le sol sont des *égouts* ou des *drailles*.

Aux abords de Sambuc, de grands marais s'étendent à droite jusqu'au Valcarès, les parties sèches sont recouvertes d'herbes salicoles où paissent les moutons. Dans ces terres jusqu'ici considérées comme pâturages se porte tout l'effort des colonisateurs. Pour assurer rapidement le défrichement du sol, on n'a pas hésité devant les grosses dépenses. On voit placer des tuyaux en ci-

ment pour conduire les eaux, des locomobiles et des défonceuses effectuent le travail, des voies Decauville font les transports. Ici, on a évidemment appelé une puissante main-d'œuvre, car le mas de Sambuc est en voie de se transformer en village. Il y a même un buffet! Des maisons de pisé aux toits rouges, des huttes de paille et de roseaux se prolongent jusqu'aux abords du Rhône et deviendront peut-être un bourg ; déjà le Sambuc possède une chapelle et un bureau de poste; ses vignobles, vers le Mas-Neuf et la Commanderie, sont parmi les plus considérables de l'île. Mais au delà nous pénétrons dans une des régions les plus sauvages; le marais aux teintes rousses est rempli de bétail blanc; autour des grandes jasses de paille artistement construites, paissent des troupeaux de moutons; les brebis s'en vont guidées par de grands béliers aux cornes recourbées. On ne retrouve les cultures qu'aux environs du mas de Peaudure. Entre ce mas et le Valcarès s'étend une région de sansouires, de marais et d'étangs, au milieu de laquelle sont les ruines de l'abbaye d'Ulmet. C'est le pays favori des fameux taureaux sauvages de la Camargue. Il faut aller sur le petit Rhône, près de Silveréal, pour retrouver d'aussi grandes *manades*. Du reste, les taureaux de la Camargue ne sont pas aussi nombreux qu'on pour-

rait croire. Il n'y a pas plus de dix manades dans l'île, ayant ensemble 2,000 têtes environ. Leur sauvagerie est relative, puisqu'on les enferme dans un toril clos et souvent couvert, lorsque le temps est mauvais. De même les chevaux « sauvages » de la Camargue rentrent chaque soir dans un hangar où ils trouvent une litière destinée à faire du fumier. Il n'y a guère plus de 500 chevaux en liberté sur les 1,600 ou 1,700 que l'on a recensé dans l'île. Les chevaux diminuent, du reste, en Camargue; le dépiquage des blés, sous les pieds de ces animaux, tend à disparaître, remplacé par les batteuses à vapeur.

Au delà de Peaudure, les marais recommencent, mais bien réduits par les vignobles et les cultures récentes. Ici passe le Bras de Fer, cet ancien lit du Rhône qui entoure l'île du Plan du Bourg. Les digues de ce rivage et le thalweg sont envahis par une végétation épaisse, semblable à une forêt vierge. Le canal du Japon, qui a remplacé le fleuve, est bordé de grands peupliers blancs ; on l'a rapidement franchi et l'on atteint les salins de Giraud dont les immenses tas de sel font l'effet de cimes neigeuses.

Le train repartait aussitôt, j'avais assez vu la veille les salins de Giraud. Je suis donc remonté

à Villeneuve d'où je comptais traverser la Camargue. Villeneuve fut sans doute autrefois un centre plus considérable ; sur une butte artificielle apparaissent les ruines d'un vieux fort et d'un moulin à vent ; dans ces ruines et aux environs sont quelques maisons fermières, très propres, mais d'une extrême indigence en mobilier ; dans l'une d'elles, où je reçois l'hospitalité, la maîtresse du logis me fait ses doléances ; l'année est sèche, les roubines amènent de l'eau en quantité insuffisante ; le sel contenu dans le sous-sol, remonte par capillarité à la surface des champs et brûle les récoltes ; en effet, celles-ci sont maigres et chétives et l'on voit, entre les tiges, miroiter les cristaux.

Il m'est impossible de trouver ici une voiture pour gagner Albaron, où je me propose de prendre le train des Saintes-Marie ; il faut aller à pied dans cette campagne où les moustiques, heureusement, ne sévissent pas encore trop ; entre des vignes, des prés et des champs, où bien rares maintenant sont les mas, court un chemin qui sera peut-être carrossable un jour. De chaque côté s'élèvent en tas les sarments provenant de la taille des vignes ; on n'en tire aucun parti, il faut les brûler sur place. Le mas de Notre-Dame-d'Amour est passé et, soudain, m'apparaît comme une immense ligne télégraphique barrant l'horizon, l'illusion est telle

qu'il me faut atteindre un rivage sur lequel finit une eau morte et pesante, pour comprendre cette hallucination. Ce que j'ai pris pour le ciel est le vaste bassin du Valcarès ; le fil télégraphique n'est autre que la ligne droite et sans relief, formée par les îles de Mornès et de Riège. L'aspect de ce lac salin qui couvre plus de 12,000 hectares est d'une tristesse profonde ; pas un arbre sur les rives, pas une ride sur l'étang ; les bords sont couverts de plantes presque métalliques, aux reflets gris et tristes. Aussi la route m'a-t-elle paru longue jusqu'au canal de Rousty, creusé dans une tranchée profonde et qui draine tous les marais de la Camargue, depuis le chemin de fer de Lunel à Arles. Ce canal et les « égoûts » se déversent dans le Valcarès dont le plan d'eau est inférieur à celui de la mer, l'étang est ainsi devenu un des principaux éléments pour l'assainissement de la Camargue.

L'endroit où le chemin traverse le canal est un des plus tristes de toute l'île. La sansouire et les marais, appelés ici des pâtis, s'étendent à l'infini, cependant il y eut jadis une ville peut-être populeuse. Les travaux pour le creusement du canal ont amené au jour une foule de tuiles à rebords, de pierres, de débris de marbre ; je me suis assis sur la base d'une colonne qui gît au bord du che-



min. A trois kilomètres de là, au bord d'un étang, on a trouvé dans les eaux du Valcarès, de vastes ruines de constructions. Maintenant c'est la solitude absolue, la Camargue classique, celle des grands étangs au bord desquels paissent des chevaux blancs, bais ou roux. Dans la sansouire, voici un troupeau de moutons gardé par un grand gaillard, orné de fortes moustaches, ayant plus l'allure d'un klephte que d'un berger. Je le fais causer, non sans peine, car il a de la méfiance, pour la première fois il aperçoit un touriste dans son désert. Il se prépare à partir pour les Alpes-Maritimes où le propriétaire du troupeau a loué toute une montagne pour l'été. Il ne reviendra en Camargue qu'à la chute des premières neiges.

La plupart des troupeaux camarguais sont déjà partis, cela m'explique le petit nombre de moutons que j'ai rencontrés dans mes courses. Où sont donc les 325,000 animaux de cette race recensés l'an dernier[1] ? Ils sont en partie dans les Alpes du Dauphiné et de Provence ou en route pour y parvenir ; car la grande migration continue, moins puissante qu'autrefois, puisque l'on

1. Ce chiffre m'a été fourni par la préfecture des Bouches-du-Rhône, il dépasse de 100,000 celui des moutons du département, d'après une statistique officielle qui paraît n'avoir pas tenu compte des agneaux, au nombre de 125,000 dans la seule Camargue.



évalue à 200,000 environ le nombre des moutons émigrants, mais encore curieuse. Dans mon enfance, à Vizille, nous avions ces passages pendant des semaines. Ils m'ont laissé une impression profonde ces défilés de béliers, de moutons, d'ânes harnachés, soulevant sous leurs pas une âcre et épaisse poussière dont on suivait fort loin le nuage sur le flanc des monts.

Ces migrations perdent un peu de leur pittoresque ; les vieilles coutumes, là aussi, sont atteintes, mais on peut encore considérer comme exact ce tableau du passage des moutons transhumants, tracé vers 1838, par Abel Hugo et que m'envoie un ami des Alpes, à qui je demandais des détails sur l'organisation des expéditions de moutons de la Camargue et de la Crau :

Lorsque l'époque du départ arrive, plusieurs propriétaires réunissent leurs troupeaux au nombre de 6,000, 8,000, 10,000, 12,000 et même 25,000 têtes. Les sexes, les âges, les espèces sont classés et séparés. La partie la plus faible marche la première et ainsi successivement jusqu'à la plus forte qui termine la caravane. Les agneaux de l'année courante restent avec leurs mères jusqu'à l'arrivée à la montagne. Le grand troupeau résultant de ce mélange se nomme *compagne*. Chaque *compagne* est subdivisée ensuite pour la marche en partie de même espèce de 1,600 à 2,400 bêtes. Ces parties ou subdivisions se nomment *scabois*. Ces *scabois* sont conduits par

un berger, et gardés par un chien par chaque quatre cents têtes. Ces chiens, d'une espèce particulière et d'une grosseur énorme, peuvent se battre avec avantage contre les loups. Ils ont le cou armé d'un collier de fer hérissé de pointes. Les *scabois* d'une même *compagne* se suivent de distance en distance, ils ont chacun à leur tête une vingtaine de chèvres et quelques boucs dits *menons*. Ces boucs et les chèvres ouvrent la marche, tracent la route ; les bêtes à laine suivent, entraînées par l'instinct qui les attache aux chèvres, et par le bruit sourd de grandes sonnettes appendues au cou des boucs. Au centre de la caravane se trouvent les équipages portés par des ânes, au nombre de cent et plus, suivant la force de la *compagne* et le nombre de *scabois*. Ces ânes à demi sauvages, couverts d'un poil long et grossier, marchent sans licou et sans être ferrés. Ils ont aussi chacun appendue au cou une grande sonnette dont le bruit peut être entendu d'un bout à l'autre de la *compagne*. Cette partie composée des équipages se nomme la *robbe ;* elle est comme le quartier général. C'est là que sont les *bailles* (chefs conducteurs des grands troupeaux) ; c'est de là que partent les ordres et les provisions pour les *bergers* ou conducteurs de *scabois ;* enfin c'est là que se délibère et se décide tout ce qui a rapport à la *compagne*.

On conçoit que le carillon monotone et sourd de cette multitude de grosses sonnettes attachées à de lourds colliers de bois, que ce long bruit pendant la marche est indispensable pour empêcher que les *scabois* ne s'égarent, et pour qu'ils puissent se retrouver à travers les vallons et les montagnes qu'ils ont à parcourir. Quelques-uns des *bailles* marchent en avant pour as-

surer la route et la subsistance des troupeaux et pour prévenir les dégâts qu'on pourrait faire aux propriétés riveraines ; d'autres se tiennent en arrière pour terminer les contestations que ces dégâts occasionnent et pour recueillir les brebis égarées ou volées. Le soir, tous se réunissent à la *robbe*, se rendent mutuellement compte de la journée écoulée et se concertent pour la journée à venir. Pendant vingt ou trente jours que dure cette marche, la *robbe*, le *scabois*, les *bailles*, les *bergers*, tout couche en rase campagne exposé à la rigueur du temps. On a soin, le soir, de resserrer chaque *scabois*, autant que possible, et deux des *bergers* veillent et le gardent pendant la nuit, tandis que les autres se reposent au milieu même de leurs bêtes. Les troupeaux quittent les hautes montagnes le 21 ou 22 septembre. Ils descendent dans des quartiers plus bas, où ils font un séjour de quelques semaines qu'on appelle *automnade*. Enfin ils reviennent à leurs pâturages d'hiver vers les premiers jours de novembre. Les *troupeaux transhumants* avaient, avant la Révolution, divers privilèges à peu près pareils à ceux que possède en Espagne la fameuse compagnie de la *Mesta*. Les propriétaires riverains de la route qu'ils parcouraient étaient obligés de leur abandonner des drages ou lisières pour la nourriture de leurs animaux, et de distance en distance des *retards* pour les faire parquer ou reposer. Ces privilèges qui ont disparu en partie donnaient lieu souvent à de vives contestations. Dans quelques localités, le fisc ingénieux des seigneurs propriétaires des terrains parcourus, pour suppléer au droit de pâture qu'ils ne pouvaient prendro, avaient inventé le droit bizarre de *pulverage*. Les troupeaux payaient pour la poussière qu'ils faisaient sur la route.

Ce tableau n'a pas beaucoup changé ; mais, sur les routes suivies par les troupeaux, les terrains de pâture sont de moins en moins nombreux par l'accroissement du domaine agricole, la transhumance trouve là un obstacle ; en outre, la colonisation de la Camargue et l'irrigation de la Crau restreignent le domaine de la race ovine.

Pour permettre aux troupeaux, privés de nourriture sur les anciens terrains mis en valeur, de parvenir rapidement dans les Alpes, le chemin de fer conduit les moutons d'Arles à Grenoble au prix de 30 fr. par wagon, à la condition de former un train de 60 wagons. Cette modification profonde existe depuis 1878. M. l'inspecteur Briot qui la signale dans ses excellentes *Études sur l'économie alpestre*[1], dit qu'on ne peut prolonger le voyage au delà de Grenoble, car le mouton ne saurait rester plus de vingt-quatre heures sans manger. De Grenoble les moutons ont parfois huit jours de chemin pour atteindre des pâturages.

Le retour se fait encore à pied à cause du prix élevé du transport et surtout parce que la poussière, si défavorable à la production de la laine, est bien moins abondante en automne sur les routes.

---

1. Librairie Berger-Levrault et Cie, à Paris et Nancy.

Le berger avec qui j'ai causé dans la sansouire de Paouraou, voudrait être loin déjà. Je comprends son désir de voir d'autres horizons et l'impatience avec laquelle il attend l'heure du départ. Je lui ai serré la main et souhaité bon voyage, une demi-heure plus tard j'étais à Albaron, ayant vu de la Camargue tout ce qu'elle peut montrer, sauf ses flamants roses dont pas un ne m'a fait l'honneur d'apparaître.

Je reviendrai un jour visiter d'une façon plus intime cette île étrange où des centaines de mille individus pourraient vivre et qui n'a pas 4,000 habitants sur ses 75,000 hectares [1].

Si j'en ai parlé ici, dans ce volume consacré à la région lyonnaise, c'est pour achever la description, le tableau du grand fleuve, depuis le lieu où il porte ses premières barques jusqu'au grand delta formé par ses bras et que ses eaux servent aujourd'hui à mettre en valeur [2].

1. Il y a 373 fermes et 3,272 habitants dans la partie de l'île dépendant d'Arles, 58 fermes et 373 habitants sur la commune des Saintes-Maries. Pendant les travaux des champs et la récolte du sel à Giraud, ce nombre est peut-être quadruplé.

2. La 11e série du *Voyage en France* aura un chapitre consacré au delta du petit Rhône, c'est-à-dire à la petite Camargue.



TABLE DES MATIÈRES

I. — En Dombes.

II. — La Bresse et le Bugey.

III. — La corne et le celluloïd.

IV. — Saint-Claude et ses pipes.

XVII. — Villebois et le sault du Rhône.

XVIII. — Le Rhône de Lyon a Valence.

XIX. — Le Rhône de Valence a la mer.

XX. — En Camargue.

Les Saintes-Maries-de-la-Mer.

XXI. — En Camargue.

Le vignoble et les troupeaux.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

BILLETS D'ALLER ET RETOUR
DE

PARIS à CHAMONIX (Mont-Blanc)

Vià MACON, CULOZ, BELLEGARDE et GENÈVE ou SAINT-JULIEN (Haute-Savoie)

PRIX DES BILLETS :

1re classe.	2e classe.	3e classe.
127 fr. 05 c.	95 fr. 40 c.	67 fr. 05 c.

VALABLES **15** JOURS, AVEC FACULTÉ DE PROLONGATION

Arrêts facultatifs — Franchise de 30 kilogr. de bagages.

De CLUSES à CHAMONIX, le trajet s'effectue par les voitures de la Société de Correspondance.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR
DE

PARIS A ÉVIAN-LES-BAINS ET A GENÈVE

Vià MACON et CULOZ

		1re classe.	2e classe.	3e classe.
De PARIS à	ÉVIAN.	112f 40	80f 90	52f 75
	GENÈVE. . . .	105 »	75 60	49 30

Validité de 40 jours avec faculté de deux prolongations moyennant un supplément de 10 p. 100 pour chaque prolongation.

Les billets PARIS-ÉVIAN sont délivrés du 1er juin au 30 septembre ; ceux PARIS-GENÈVE du 15 mai au 30 septembre.

EXPOSITION NATIONALE SUISSE A GENÈVE

A l'occasion de l'Exposition qui aura lieu à Genève du 1er mai au 15 octobre 1896, des billets d'aller et retour de toutes classes, et à prix réduits, valables **30** jours, seront délivrés par toutes les gares du réseau P.-L.-M., à partir du 25 avril jusqu'au 15 octobre.

La validité de ces billets pourra être prolongée de deux fois 15 jours, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal au 10 p. 100 du prix des billets. Les billets d'aller et retour délivrés de PARIS pour GENÈVE, à partir du 15 mai jusqu'au 30 septembre, seront valables **40** jours.

EXCURSIONS EN DAUPHINÉ

La Compagnie P.-L.-M. offre aux touristes et aux familles qui désirent se rendre dans le Dauphiné, vers lequel les voyageurs se portent de plus en plus nombreux chaque année, diverses combinaisons de voyages circulaires à itinéraires fixes ou facultatifs permettant de visiter, à des prix réduits, les parties les plus intéressantes de cette admirable région : Grande-Chartreuse, Gorges de la Bourne, Grands-Goulets, Massifs d'Allevard et des Sept-Laux, Route de Briançon et Massif du Pelvoux, etc...

La nomenclature de ces voyages, avec prix et conditions, figure dans le *Livret-Guide P.-L.-M.*, qui est mis en vente au prix de 40 centimes dans les principales gares de son réseau, ou envoyé contre 75 centimes en timbres-poste adressés au Service de l'Exploitation (Publicité), 20, Boulevard Diderot, à Paris.

Nancy, impr. Berger-Levrault et Cie.


Princeton University Library
32101 066154590

